№ 4 (907) апрель 2016 г.

Транспорт

4 (907)

Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт

апрель 2016 г.

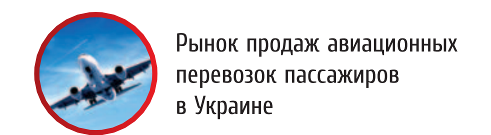
Издается с 1998 г.

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

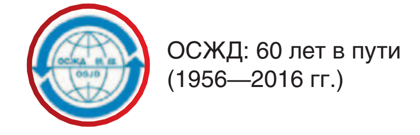
"Украинский инфраструктурный форум'16": реформирование транспортной отрасли и перспективы ее развития



Создание морской администрации Украины



Рынок продаж авиационных перевозок пассажиров в Украине



ОСЖД: 60 лет в пути (1956—2016 гг.)

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

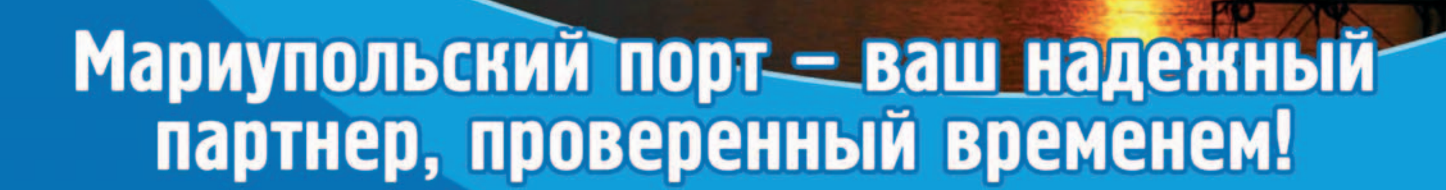
«МАРИУПОЛЬСКИЙ
МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ»





Мариупольский морской торговый порт – самый мощный и самый оснащенный порт Азовского моря.

· Порт осуществляет круглогодичную навигацию
· Располагает 18 причалами
· Имеет возможность принимать суда длиной до 250м и осадкой до 8м



Мариупольский порт – ваш надежный партнер, проверенный временем!

Тел/факс: +38 0629 408660;
тел. приемной +38 0629 408634;
e-mail: all@marport.net



ЮЖМОРМОНТАЖ









- МОНТАЖ СУДОВЫХ ПОГРУЗОЧНЫХ МАШИН
- МОНТАЖ ОБОРУДОВАНИЯ ЗЕРНОХРАНИЛИЩ И ЭЛЕВАТОРОВ
- МОНТАЖ КОНВЕЕРНЫХ ЛИНИЙ И ГАЛЕРЕЙ
- МОНТАЖ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ

ЧАО «ЮЖМОРМОНТАЖ», Украина, 73021, г. Херсон, Островское шоссе, 5, а/я 72
Тел/факс: +38 (0552) 27 97 12, +38 (0552) 47 00 87; E-mail: umm@umm.ua

WWW.UMM.UA



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

ЗЕРНОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

КРУПНОГАБАРИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

АВТОПЕРЕВОЗКИ

ЭКСПЕДИРОВАНИЕ

ООО "АЛЬЯНС ТРАНС РЕЙЛ"

г.Киев, Украина, 03038 ул.Федорова,26, оф.1
тел./факс.+38044 492 28 25
моб. +38067 658 46 52
E-mail: info@alliancetransrail.com
www.alliancetransrail.com



ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В ПАРОМНОМ СООБЩЕНИИ ПО НАПРАВЛЕНИЯМ ИЛЬИЧЕВСК – ВАРНА – ПОТИ/БАТУМИ – ИЛЬИЧЕВСК









организация перевозки грузов в ж.д. вагонах, автомобилях, контейнерах



таможенное оформление грузов



экспедирование грузов в порту



UKRAINE
Nikolaev
Odessa
Ilyichevsk
Skadovsk
Rostov-on-Don
RUSSIA
Kerch
ROMANIA
Sevastopol
Yalta
Novorossiysk
Constanța
Sochi
Varna
BULGARIA
Burgas
Poti
GEORGIA
Batumi
Zonguldak
Samsun
Trabzon
Istanbul
Derince
TURKEY

АО «ПЛАСКЕ»
генеральный судовой и грузовой агент-экспедитор «Пароходство БМФ» АД в Украине.

Прием запросов на перевозку:
Тел. +38 048 728 72 20
Факс. +38 048 728 72 21
cargo@plaske.ua

www.ferry-line.com
Расписание движения паромов и действующие ставки на перевозки, включая применяемые к ним скидки и исключительные предложения.



Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт
ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№ 4 (907) апрель 2016 г.

СОДЕРЖАНИЕ

Производственно-практический журнал "ТРАНСПОРТ" — специализированное еженедельное информационно-аналитическое издание для органов государственного управления и регулирования, отраслевых объединений и операторов национального транспортного рынка.

Учредитель и издатель:
Издательская организация АО "ПЛАСКЕ"
Распространяется только по предварительной подписке.
Главный редактор:
Виктория Хрусталева, *red@transport-journal.com*
Редакторы отделов:
Татьяна Корнилова, Инна Рослик, Тамара Курыленко
info@transport-journal.com
Корректор: Алла Винярская
Отдел подписки:
Сергей Бохан, *subscribe@transport-journal.com*
Отдел рекламы:
Татьяна Ятел, *reklama@transport-journal.com*
Свидетельство о госрегистрации СМИ:
КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адрес редакции:
г. Киев, ул. Б.Гмыри, 1Б/6, оф.167.
Тел.: (044) 503-63-73.
Заказ № 10847.
Тираж 1000 экз.
Адрес типографии: ООО "Интерконтиненталь-Украина" (PrintStore Group)
01021, Киев, ул. Институтская 16, оф. 1/15
тел.: (044) 360 00 85; www.printstore.com.ua; info@printstore.com.ua
Свидетельство о госрегистрации: А00 № 615442, 28.02.2001 г.

"ТРАНСПОРТ" — виробничо-практичний журнал, щотижневий, видається з серпня 1998 р.
Засновник та видавець: Видавнича організація АТ "ПЛАСКЕ".
Свідоцтво про державну реєстрацію ЗМІ: КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адреса редакції: м. Київ, вул. Б.Гмирі, 1Б/6, оф.167.
Тел./факс.: +38 (044) 503-63-73.
Замовлення: № 10843. Наклад 1000 примірників
Адреса друкарні: ТОВ "Інтерконтиненталь-Україна" (PrintStore Group)
01021, Київ, вул. Інститутська 16, оф. 1/15
тел.: (044) 360 00 85; www.printstore.com.ua; info@printstore.com.ua
Свідоцтво про реєстрацію: А00 № 615442, 28.02.2001 р.
Головний редактор: В. Хрустальова.

Мнение авторов публикаций может не совпадать с точкой зрения редакции. Запрещается полное или частичное воспроизведение настоящего издания путем передачи или размножения любым способом без письменного согласия издателя. При цитировании ссылка на "ТРАНСПОРТ" обязательна.

© ТРАНСПОРТ, 2016 г.

Центральный офис:
г. Одесса, ул. Акад. Заболотного, 12
Тел.: (048) 73-85-385, (048) 72-88-288
















"Украинский инфраструктурный форум'16": реформирование транспортной отрасли и перспективы ее развития

22.04.2016 г. в отеле InterContinental Kyiv состоялся "Украинский инфраструктурный форум'16". Организатором форума выступила компания A7 CONFERENCES при поддержке Мининфраструктуры. Официальным партнером выступил "Лемтранс", эксклюзивным юридическим партнером — Baker & McKenzie, инновационным партнером — MicrosoftUkraine.

В форуме приняли участие министр инфраструктуры Украины Владимир Омелян, замминистра инфраструктуры Украины по вопросам европейской интеграции Оксана Рейтер, замминистра аграрной политики и продовольствия Украины по вопросам европейской интеграции Владислава Рутицкая, глава Одесской ОГА Михеил Саакашвили, председатель Комитета ВР по вопросам транспорта Ярослав Дубневич, партнер киевского офиса Baker & McKenzie Оляна Гордиенко, генеральный менеджер General Electric Transportation в странах СНГ, Европы, Ближнего и Среднего Востока и Северной Африки Гохан Бейхан, старший директор по развитию бизнеса Bombardier Transportation Флавио Канетти, президент Американской торговой палаты в Украине Энди Гундер, руководитель направления "Транспорт" Офиса эффективного регулирования (BRDO) Александр Кава, а также руководители ТОП-100 украинских и международных компаний в транспортной сфере, украинские производители продукции в области инфраструктурной промышленности, иностранные инвесторы, представители международных финансовых корпораций, а также посольств иностранных государств.



Цель мероприятия — обратить внимание международных и национальных инвесторов на потенциал транспортной системы Украины для того, чтобы привлечь иностранные инвестиции в сектор инфраструктуры.

В ходе форума был рассмотрен ряд важных вопросов, в т.ч. вопросы реформирования в транспортной отрасли и перспективы ее развития, проблемы и принципы финансирования инфраструктурного сектора Украины в современных условиях, перспективы и приоритеты в финансировании инфраструктурных проектов международными финансовыми организациями, необходимость гармонизации украинского и европейского законодательства.

Как отмечало большинство выступающих, Украина имеет уникальное географическое положение и хороший транспортный потенциал. В то же время износ транспортной инфраструктуры страны из-за хронического недофинансирования достиг критического уровня и эту ситуацию необходимо срочно менять, однако на модернизацию требуются миллиарды гривен — у государства на данный момент таких денег нет. В этой связи в вопросе реализации ряда инфраструктурных проектов Украина надеется на помощь международных финансовых институтов. Также она намерена привлекать частных инвесторов, в т.ч. в рамках государственно-частного партнерства (ГЧП).

У МИНИНФРАСТРУКТРЫ ЕСТЬ ЧЕТКОЕ ВИДЕНИЕ ОТНОСИТЕЛЬНО ПРОДОЛЖЕНИЯ РАНЕЕ НАЧАТЫХ РЕФОРМ

Открывая мероприятие, министр инфраструктуры Украины Владимир Омелян отметил, что у Мининфраструктры есть четкое видение относительно продолжения ранее начатых реформ. "Они все публичные, понятные, они есть в онлайн-доступе для каждого", — подчеркнул министр. Приводим основные тезисы выступления В. Омеляна.

О КОРПОРАТИЗАЦИИ "УКРЗАЛИЗНЫЦИ"

"Что касается корпоратизации "Укрзализныцi", это создание вертикальной холдинговой компании, и я очень надеюсь, что в т.г. мы сможем пойти по примеру "Нафтогаза" и сформируем наблюдательный совет из независимых профессиональных людей, избежим политических назначений".

О РЕФОРМИРОВАНИИ МОРСКОЙ ОТРАСЛИ

"Прежде всего — коренное реформирование морской отрасли. У нас много вопросов к АМПУ и к работе морских портов Украины. Я хочу, чтобы это изменилось и мы получили ответ на каждый вопрос, и отрасль стала максимально прозрачной".



О СОЗДАНИИ ГОСУДАРСТВЕННОГО ДОРОЖНОГО ФОНДА

"У нас очень много претензий к качеству украинских дорог. Тут как никогда важна поддержка парламента. И я очень благодарен главе Комитета ВР по вопросам транспорта, который в самое тяжелое время... призывал депутатов голосовать за дорожный фонд.

Я надеюсь, что в т.г. (депутаты парламента — **ред.**) все же проголосуют за дорожный фонд, и у нас будет абсолютно другой системный подход к финансированию строительства дорог.

К сожалению, в настоящее время строительство не стоит в повестке дня. В первую очередь это — обновление".

О РЕФОРМИРОВАНИИ УКРАВТОДОРА

"У нас есть вопросы к работе самого Укравтодора. Мне бы не хотелось, чтобы созданный государственный дорожный фонд стал очередной сокровищницей для отдельных людей. Именно поэтому мы ставим приоритетом реформирование и децентрализацию Укравтодора, создание из него максимально мобильной и прозрачной структуры, чтобы было понятно, как она будет управляться и как будут формироваться средства на ремонт или строительство дорог".

О ПОДПИСАНИИ СОГЛАШЕНИЯ ОБ "ОТКРЫТОМ НЕБЕ" С ЕС

"У нас есть много вопросов к авиационной отрасли. Несмотря на определенный прогресс..., ключевым моментом у нас остается подписание Соглашения об открытом небе с ЕС. В т.г. мы имеем очередную дату со стороны Брюсселя — это июль 2016 г. Для меня это



последняя дата, в которую я могу поверить. Больше ждать не будем, и будем публично обращать внимание Евросоюза, что слово нужно держать".

➤ О НАЗНАЧЕНИЯХ РУКОВОДИТЕЛЕЙ "УКРЗАЛИЗНЫЦИ" И "УКРПОЧТЫ"

"Мне очень приятно, что когда Президенту Украины в рамках его визита в Румынию задали вопрос о борьбе с коррупцией, он в качестве одного из индикаторов изменений ситуации в стране назвал назначение независимых руководителей "Укрзализныци" и "Укрпочты"... Это сорвало аплодисменты в зале.

Это на самом деле яркий показатель изменений в Украине. И это (назначение независимых руководителей "Укрзализныци" и "Укрпочты" — **ред.**) было одним из моих ключевых условий работы в этой должности. Или я работаю с профессионалами и мы двигаемся вперед..., либо необходимо сказать, что у нас все как было, так и есть.

Я очень рад, что в среду (20.04.2016 г. — **ред.**) правительство приняло ключевое решение..., что именно руководители, которые были отобраны независимым номинационным комитетом, были единогласно утверждены... Я надеюсь, что руководитель "Укрзализныци" приступит к работе в мае, а "Укрпочты" (там несколько сложнее ситуация)... несколько позже. По крайней мере, они готовы...".

➤ ВОПРОС АЭРОПОРТА "БОРИСПОЛЬ"

"Министерство инфраструктуры публично выразило свою позицию, что конкурс на должность гендиректора аэропорта должен быть проведен по новой процедуре... Я надеюсь, что это будет сделано, и аэропорт получит хорошего руководителя… Е. Дыхне (и.о. гендиректора аэропорта — **ред.**) будет принимать участие в конкурсе на равных условиях с другими кандидатами без каких-либо преференций".

➤ ОБ ОСНОВНЫХ ЗАДАЧАХ МИНИСТЕРСТВА

"Я надеюсь, что мы эффективно используем время с момента назначения (на должность — **ред.**). По моему глубокому убеждению, наиболее эффективные реформы... закладываются именно в первый месяц пребывания в должности. Если нам удастся сформировать независимую команду профессионалов и, безусловно, патриотически настроенных людей, потому что без привязки к Украине трудно что-то сделать, мы сможем вывести отрасль вперед.

Для меня есть 3 ключевые задачи. Первая — это продолжить корпоратизацию крупнейших предприятий, это реформирование тех отраслей, которые находятся в ведении Мининфраструктуры.

Вторая задача — это приватизация всех госпредприятий, которые не относятся к стратегическим, и вывод тех предприятий, которые условно являются стратегическими, но на самом деле стратегической роли не играют. В первую очередь я хотел бы обратить внимание... по 13 государственным стивидорным компаниям — они должны быть или приватизированы, или отданы в концессию. Потому что то, что происходит в государственных стивидорах, иногда не выдерживает критики.

Третья задача — максимальное внимание к борьбе с коррупцией... К сожалению, какими бы не были честными и порядочными люди, но мы видим, с какими сложностями формируются правительственные команды, с какими трудностями формируются команды больших госмонополистов. Людей найти очень трудно...

Очищение Украины возможно лишь в том случае, если мы будем правдиво говорить о том, что происходит…

Я готов искренне обсуждать каждую проблему. Я готов принимать решения только после детального рассмотрения каждой позиции. Критикуйте меня, но только не забывайте, что я тоже имею право на ошибку, но если она будет, я ее обязательно признаю".

ПРОБЛЕМЫ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТОРОВ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

В ходе форума представители иностранных посольств и организаций фактически единогласно отмечали: для того, чтобы иностранные инвесторы пришли в Украину, должны быть четкие и понятные правила игры, должна быть четко разработана стратегия развития предприятий — "Укрзализныци", портов и т.д., кроме того, необходимо гармонизировать украинское законодательство в сфере частных инвестиций с мировым.

Председатель Комитета ВР по вопросам транспорта Ярослав Дубневич отметил, что в настоящее время подготовлены законопроекты, направленные на имплементацию законодательных норм ЕС в отечественное законодательство. В т.ч. это законопроекты: о железнодорожном транспорте, о государственном регулировании в сфере транспорта, о внутреннем водном транспорте, о внесении изменений в некоторые законодательные акты в сфере автотранспорта. По его словам, в данный момент эти законопроекты "отозваны новым правительством согласно процедуре" и позже будут представлены в доработанной редакции. Например, законопроект о ж/д транспорте, по мнению главы Комитета ВР, требует доработки относительно возможности частного инвестирования в объекты ж/д инфраструктуры.

Как сообщил Роман Ващук, Чрезвычайный и Полномочный Посол Канады, канадские инвесторы заинтересованы участвовать в украинских инфраструктурных проектах. В т.ч. инвестиционные фонды



проявляют интерес к портовой инфраструктуре, аэропортам, железным дорогам, а также к обновлению подвижного состава украинских ж/д. При этом посол отметил: какая из форм ГЧП будет выбрана Украиной — решать ей. Главное, чтобы все принятые решения были доведены до логического конца.

"Должны быть четкие стабильные правила в данном секторе", — заявил посол. Корпоратизация, децентрализация (в частности "Украинской железной дороги"), верховенство права для инвестора — эти факторы позволят раскрыть огромный потенциал Украины, считает Р. Ващук.

Говоря о верховенстве права для инвесторов, посол также отметил: "В законодательство можно прописать как угодно, но если его никто не придерживается, все теряет смысл".

По мнению многих участников форума, для того, чтобы у инвесторов появилось желание вкладывать в Украину средства, необходимо максимальное содействие властей. При этом уверенности инвесторам не добавляют проблемы с правоохранительными органами и их особо пристальное внимание к инвестиционным проектам, запущенным в 2015—2016 гг. (о чем уже неоднократно сообщали СМИ — **ред.**).

Глава Одесской ОГА Михеил Саакавшивили подчеркнул, что в настоящее время ситуация в Украине такова, что при желании любой инвестиционный проект может быть с легкостью заблокирован каким-то чиновником или правоохранительными органами на местном уровне. Например, 31.03.2016 г. в Ильичевском порту торжественно был открыт зерновой терминал, однако работать ему не дали (ООО "Совместное предприятие "Рисоил Терминал" — **ред.**).

"Я целый год стерег этот терминал, чтобы его не остановили (ранее прокуратура в течение нескольких лет успешно не давала частному инвестору строить паромную переправу через Дунай... Наконец терминал построили,... он открылся... но через неделю, это совпало по времени, когда Давид Сакварелидзе (экс-прокурор Одессой области — **ред.**) был снят... в прокуратуре настал беспредел. Прокуратура прикрыла этот терминал — а это $70 млн инвестиций. Прикрыла почему — они сказали, что кто-то кому-то заплатил 10 тыс. грн. взятки за якобы планируемую перевозку на Крым", — сообщил М. Саакашвили. По его словам, закрытие терминала связано с тем, что терминал попросту мешал конкурентам.

Также С. Саакашвили пожаловался на то, что проект "Быстрая таможня" в Одессе застопорился, "хотя все иностранные инвесторы говорят, что эта таможня им нужна как воздух"; заблокировано внедрение системы ASYCUDA. При этом глава Одесской ОГА выразил надежду, что, возможно, новое правительство сможет изменить ситуацию.

Татьяна Короткая, заместитель бизнес-омбудсмена в Украине, отметила: "Наш офис был создан как глобальная международная антикоррупционная инициатива вместе с правительством Украины, с международными финансовыми организациями и... крупнейшими бизнес-ассоциациями, чтобы быть мостом для инвесторов и того бизнеса, который работает в Украине,





для решения тех сложностей, которые возникают в Украине. Конечно мы сталкиваемся с неделикатной работой правоохранительных органов… Такая работа приводит к тому, что инвесторы чувствуют себя неуверенно и не чувствуют возможности защитить свои права. Такие кейсы у нас уже есть".

В числе важнейших проблемных вопросов, влияющих на инвестиции в инфраструктуру, Т. Короткая отметила земельные вопросы, в частности вопросы отведения земельных участков, вопросы продления договоров аренды. "Тут важна роль местных органов власти, потому что часто они ведут себя неправильно, К сожалению, в законодательстве у нас не так много возможностей решить вопрос с местными органами власти. Сейчас этот вопрос как системный выносится нами на самый высокий правительственный уровень, потому что в контексте децентрализации он будет все более и более актуален... — подчеркнула заместитель бизнес-омбудсмена в Украине. — Также важными остаются вопросы наличия градостроительной документации, доступа к этой документации, получения, полных ее объемов.., т.к. все это влияет... на конечную стоимость проекта".

По словам Т. Короткой, в настоящее время офис бизнес-омбудсмена в Украине начал работу над новым пакетом законодательства, который надеется внедрить совместно с новым правительством, чтобы улучшить условия инвесторам.

РЕАЛИИ ВНЕДРЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА (ГЧП) В УКРАИНЕ

В ходе форма в т.ч. был поднят вопрос необходимости усовершенствования законодательства в сфере ГЧП, чтобы инвесторы четко понимали правила игры на украинском рынке. По словам Я. Дубневича, подготовлены изменения в закон о ГЧП, которые вступят в силу 24.05.2016 г. Изменениями вводится ряд новаций, направленных на преодоление регуляторных барьеров. В то же время, как можно сделать вывод из выступления Оляны Гордиенко, партнера киевского офиса Baker & McKenzie, неразбериха в законодательных вопросах, связанных с ГЧП, останется.

"Необходимо четкое законодательное регулирование. Сейчас мы имеем абсолютно другую ситуацию. У нас есть исторический закон о концессии… и есть новый закон о ГЧП. Наше отношение, что это очень позитивный шаг — это очень хорошо, что этот новый закон приняли… это в принципе рамочный документ... он закрепляет важные новеллы, но, кроме того, он еще более ухудшает ситуацию на законодательном уровне. Потому что сопоставляя существующий закон о концессии и новый закон о ГЧП, даже юристы не могут разобраться, как это все будет работать...", — отметила О. Гордиенко.

В качестве примера она привела такую ситуацию. Одним из элементов ГЧП является концессия. В то же время не понятно, кто должен заключать концессионный договор с инвестором — по закону о концессии это должен делать КМУ или орган исполнительной власти, а государственное предприятие согласно отечественному законодательству в настоящее время не может быть концессиодателем. "Как это регулировать, какие сроки должны быть для подписания этого договора и сколько должно быть сторон, эти вопросы уже задают инвесторы, когда они решают, будут ли они первыми ласточками в Украине... Эти вопросы нужно решать", — подчеркнула юрист.

По мнению О. Гордиенко, в процессе работы над законодательством в сфере ГЧП не надо "изобретать велосипед". "Действительно ГЧП — это уникальный институт и в этом надо разбираться, но есть очень много аналогий с законодательством по приватизации... и вопрос о привлечении советников, о финансировании их работы, о примаркетинге... все эти вопросы уже отработаны достаточно квалифицированными экспертами с привлечением доноров и экспертов ЕС в приватизационном секторе. Давайте посмотрим, что из этого может быть использовано для того, чтобы разработать соот-



ветствующее законодательство, улучшить концессию, более детально прописать процедуру о ГЧП", — отметила она.

Марк Магалецкий, старший банкир ЕБРР, сообщил, что правительство Украины обратилось к ЕБРР с просьбой помочь навести порядок в сфере нормативно-правового регулирования концессии. "Действительно ряд вопросов — бюджетные, земельные и т.д. — они не стыкуются между собой и часто конфликтуют с другими сферами законодательства. Поэтому мы работаем над специальной программой технической помощи для непосредственной наработки проекта законодательных изменений для того, чтобы устранить проблемы, о которых говорила Оляна Гордиенко. И мы надеемся, что… уже до конца года будут наработки", — отметил он.

Затрагивая тему ГЧП, Иштван Хайнзингер, старший специалист Европейского инвестиционного банка (ЕИБ), сообщил: "Я как представитель банка хочу обратить ваше внимание на то, что ГЧП — самый сложный финансовый инструмент в мире… Нет унификации рисков к подготовке ГЧП. И государство, которое является заказчиком этого проекта, обязано покрывать ущербы, которые приносит данный проект", — отметил он.

По словам И. Хайнзингера, в (ЕИБ) есть специальная команда, которая занимается исключительно ГЧП. При этом он коротко очертил, почему сложно внедрять ГЧП в инфраструктурный и транспортный сектор.

Также И. Хайнзингер подчеркнул: "Наше венгерское правительство очень отрицательно относится к ГЧП и концессии".



Этот факт по-сути подтвердил и Орест Климпуш (первый министр транспорта Украины — **ред.**), глава Федерации работодателей транспорта Украины, который в своем выступлении отметил: "В свое время мне пришлось контактировать с двумя премьер-министрами Венгрии и они рекомендовали: "Ни в коем случае не иди по пути концессии автомобильных дорог. Это западня".

По мнению О. Климпуша, ремонт и строительство дорог должны осуществляться за счет средств специально созданного государственного дорожного фонда, создание которого в настоящее время тормозится депутатами ВР.

В этой связи Марк Магалецкий пояснил, что такое отношение к ГЧП и концессии в Венгрии связано с ее негативным опытом. "Венгрия была первой страной Восточной Европы, которая начала использовать этот инструмент еще с начала 90-х годов, начиная с таких сложных отраслей, как автодорожная, и наверное она несколько опередила время, наделав много ошибок. Но это не говорит о том, что данным инструментом нельзя пользоваться. Однако важно понять и изучить тот опыт, в т.ч. негативный, который был у Венгрии и у других стран, чтобы не повторять их ошибок... Сам инструмент ГЧП перспективный, но ресурсы государства ограничены..., поэтому надо использовать все инструменты, которые дают развиваться, в т.ч. ГЧП".

В то же время Юрий Гусев, партнер EasyBusiness, отметил, что в Украине дискуссия о ГЧП длится очень давно. "Я соглашусь, что это необычайно сложный механизм, в котором фундаментом должно быть доверие бизнеса к государству и наоборот... Когда мы говорим о некачественном законодательстве, мы говорим об этом 10 лет и каждый раз оно некачественное. Сейчас у нас уже один рамочный закон и несколько отраслевых законов о концессии, и непонятно, каким из них пользоваться, если ты хочешь что-либо делать. А в некоторых странах нет вообще соответствующего законодательства, но там делают все возможное, чтобы привлечь инвестора на правах ГЧП... ЕЭК ООН уже много лет говорит: начинайте уже что-то делать, начните делать проекты и покажите, что государство готово делегировать часть своих функций через механизм ГЧП частным партнерам...".

Также Ю. Гусев сообщил, что в настоящее время рабочей группой, которую возглавил министр инфраструктуры В. Омелян, подготовлены приоритетные проекты в инфраструктурной отрасли, которые могут быть реализованы как пилотные в рамках ГЧП.

В ходе форума многие выступающие отметили: очень важно, чтобы Украина продолжала придерживаться взятого курса в отношении ГЧП несмотря на смену правительств. Ведь на реализацию инфраструктурного проекта требуется как минимум несколько лет, в то время как правительства в Украине часто меняются. Если каждое последующее правительство будет придерживаться взятого до него направления в отношении ГЧП и привлечения инвестиций, доверие бизнеса к стране возрастет.

Представители ряда организаций не могли не отметить, что новое правительство утвердило руководителей таких крупных госкомпаний, как "Укрпочта" и "Укрзализныця", которые были отобраны еще при прежнем правительстве. Это позитивный сигнал, дающий надежду на некоторую последовательность курса, по которому идет страна.

КОРНИЛОВА Татьяна



Подразделение «ЛГ Экспедиция» АО «Летувос гяляжинкяляй» предлагает свои услуги на благоприятных условиях:

- Перевозка грузов по Литовской железной дороге;
- Экспедирование грузов по железным дорогам других стран;
- Выбор оптимальных маршрутов и тарифов;
- Информация об условиях перевозки грузов и согласование их с условиями железнодорожных перевозок в других странах;
- Поиск и отслеживание вагонов по Литве и за рубежом;
- Специальные тарифы при перевозке контейнеров поездом «ВИКИНГ» по маршруту Драугисте (Клайпеда) – Колядичи (Минск) – Ильичёвск (Одесса) и обратно;
- Дополнительные услуги, связанные с перевозкой грузов по железной дороге.



По поводу услуг по железнодорожной логистике обращаться:

АО «Летувос гяляжинкяляй»
Дирекция по грузовым перевозкам
Отдел «ЛГ экспедиция»

Тел.: (+370 5) 269 3244, 269 3231,
269 3594, 269 3239, 269 3254
Факс: (+370 5) 269 3487
Эл. почта: lg.ekspedicija@litrail.lt

Mindaugo g. 12/14,
LT-03603 Vilnius
Lietuva

Три точки зрения относительно международного инвестирования в инфраструктурные проекты

В рамках "Украинского инфраструктурного форума'16", проходившего 22.04.2016 г. в Киеве, состоялась панельная дискуссия II "Финансирование, инвестиции и макроэкономические показатели развития инфраструктуры Украины", на которой поднимались вопросы: принципы финансирования инфраструктурных проектов в новых условиях; частно-государственное партнерство в инфраструктурном секторе Украины; перспективы и приоритеты в финансировании инфраструктурных проектов международными финансовыми организациями; влияние макроэкономических факторов на сектор инфраструктуры Украины; проблемы финансирования инфраструктурного сектора Украины; возможные вариации решения проблем финансирования.



Европейский банк реконструкции и развития

По мнению Марка Магалецкого, старшего банкира ЕБРР, за последние год—два наверное самым активным, самым динамичным с точки зрения бизнеса в инфраструктуре является портовый сектор. "Можно привести примеры 3 хороших потовых проектов, которые были подписаны в т.ч. с нами и находятся в стадии реализации. Это 3 зерновых терминала в Одесском порту (один — это "Бруклин Киев" и 2 терминала "Олимпус"). Сейчас мы работаем над новым проектом в порту "Южный" — это зерновой терминал, по которому порядка месяца назад было подписано соглашение. Это говорит о том, что есть потребность и есть компании, которые готовы и могут работать на этом рынке, в т.ч. финансировать, инвестировать и развиваться", — отметил он.

В ж/д секторе ситуация, с точки зрения частного бизнеса, более сложная, связанная, в частности, со старением подвижного состава, снижением грузооборота, девальвацией. Многие частные операторы, которые работали на этом рынке и в последние годы инвестировали в подвижной состав, оказались в сложной ситуации, обусловленной тем, что тарифы, в основном, были привязаны в гривне, а кредиты —



к валюте, вследствие чего многие оказались закредитованными. Это сильно ограничивает возможности частных компаний.

"Ситуация в последние месяцы начинает несколько исправляться, во всяком случае не ухудшается. Т.е. рынок где-то нащупывает точки роста. И мы надеемся, что уже в ближайшее время появятся какие-то позитивные тенденции", — отметил М. Магалецкий.

По его словам, большую роль должно сыграть решение "Укрзализныци" по стратегии: в секторе перевозок, в первую очередь грузовых перевозок, по инвестициям в подвижной состав, в локомотивное хозяйство, в инфраструктуру. Это даст определенные сигналы рынку, какие сегменты будут открыты частному бизнесу для инвестирования, что соответственно обеспечит положительный эффект для всех, в т.ч. и для "Укрзализныци".

После назначения нового руководителя "Укрзализныци" в ближайшее время завершится формирование правления и наблюдательного совета "Укрзализныци". "Мы рассчитываем, что в ближайшее время будут приняты решения по стратегии инвестирования, что даст толчок рынку, оживит отрасль. Потому что потребности, безусловно, очень значительные, и тот факт, что железные дороги еще работают, это эксплуатация того, что было наработано десятилетиями. Но без существенного инвестирования система может начать отставать и сдерживать рост экономики", — подчеркнул старший банкир ЕБРР.

М. Магалецкий заверил, что ЕБРР готов сотрудничать и является одним из ведущих кредиторов "Укрзализныци" с 1999 г. "Мы готовы сотрудничать в области закупки нового подвижного состава и финансировать, но повторюсь, что компании нужно принять решение, что и в каких объемах закупать и развивать и какие средства нужны на развитие", — заявил он.

В секторе автодорог имеет место хроническое недофинасирование отрасли. "ЕБРР, ЕИБ, Всемирный банк стараются делать все возможное, чтобы помочь дорожному сектору Украины. На сегодня финансируется четвертый проект в области автодорог... Но мы отдаем себе отчет, что мы не можем закрыть все потребности отрасли. Для того, чтобы был серьезный сдвиг, необходимо принятие фундаментальных решений относительно финансирования отрасли, потому что чудес не бывает. Если на дорожный сектор выделяется 5—10% от потребности, дорожное хозяйство не будет в надлежащем состоянии, — отметил М. Магалецкий.— Если мы хотим, чтобы отрасль развивалась, нужно выделять соответствующие ресурсы".

Кроме того, дорожный сектор нуждается в реформировании, но это опять-таки упирается в принятие законодательных решений. Правительству и парламенту необходимо обратить первоочередное внимание на тот факт, что уже не первый год в парламенте лежит законопроект о реформировании и децентрализации автодорожного сектора.

Низкая эффективность автодорожной отрасли обусловливает поиск новых путей решения проблем ее развития, в частности, рассматриваются вопросы концессии. "Если говорить об инструменте концессии. Наверное, в дорожном секторе, в отличие от портового — это не близкая перспектива, потому что отрасль очень капиталоемкая и здесь инвесторы не могут рассчитывать на быструю окупаемость проектов, тем более при существующей конъюнктуре рынка... Возможно удастся реализовать отдельные проекты, но всю отрасль это не спасет. Поэтому нужно принятие адекватных решений именно о государственном финансировании автодорожной отрасли", — выразил мнение М. Магалецкий.

Европейский инвестиционный банк

В 2014 г. Европейский инвестиционный банк (ЕИБ) принял решение финансировать развитие украинской экономики в течение 2014—2016 гг. в размере EUR3 млрд. В настоящее время мы уже подписали контракты на EUR 2,2 млрд.



ЕИБ — банк Евросоюза. Все члены ЕС автоматически становятся членами этого банка. ЕИБ — самый крупный мультинациональный инвестиционный банк в мире. В 2015 г. инвестиции банка составили EUR78 млрд. В 2016 г. ожидаемая сумма инвестирования — около EUR80 млрд. Поскольку ЕИБ — это банк ЕС, то 90% инвестиций осуществляются внутри Евросоюза, а 10% — вне его.

Иштван Хайнзингер, старший специалист Европейского инвестиционного банка, в своем выступлении на панельной дискуссии отметил, что ЕИБ не является банком, который идет на прибыль. Он должен выполнить политические задачи Евросоюза, в т.ч. за пределами ЕС. В связи с тем, что ЕИБ является государственным банком, он дает кредиты муниципалитетам, предприятиям на уровне государства под госгарантии, что иногда усложняет процесс кредитования.

При этом Иштван Хайнзингер подчеркнул: "Мы не делаем предусловий для финансирования. Вы должны нам как государство сказать, какие у вас приоритеты... Мы ждем на уровне госпредприятий, чтобы они установили свои стратегии. Мы так же, как и ЕБРР, ведем переговоры с железными дорогами о рамочных контрактах. Но всегда мы просим — дайте нам одобренные стратегии и приоритетные проекты,

чтобы мы могли финансировать. Средства в нашем банке есть. Конечно, есть лимиты по финансированию, но они определяются финансовыми показателями украинского государства".

По мнению Иштвана Хайнзингера, для ЕИБ, помимо того, чтобы получить информацю о приоритетных проектах, важно получить предварительные условия (социально-экономические, экономические, финансовые, экологические). Большое внимание уделяется экологическому аспекту. "Мы не будем и не можем финансировать проекты, отрицательно влияющие на экологию. Нам это не интересно… — подчеркнул он. — Экономическая эффективность проекта после нашего инвестирования также должна быть ясна. Второе, что очень важно — после того, когда контракт уже подписан, мы всегда требуем, чтобы был независимый инженер, который может контролировать процесс. Без этого мы не будем финансировать никакой проект".

Министерство экономического развития и торговли

Елена Тригуб, директор Департамента координации международных программ Минэкономразвития, считает, что наше общество, наше государство, наши муниципальные структуры не используют весь потенциал международного сотрудничества и все портфолио официальной помощи развития, которое доступно нашей стране, как развивающейся, зачастую потому, что они не имеют доступа к информации.

"За год работы в Минэкономразвития я встречала некоторые министерства, которые не знают, что ЕИБ, например, — это банк, который может давать не только кредиты, но и гранты для того, чтобы подготовить эти проекты. И поэтому роль Минэкономразвития заключается в создании централизованной информационной системы, которая будет собирать всю информацию обо всех имеющихся возможностях во всех секторах экономики. Мы создаем этот портал — он будет запущен уже в мае, где мы выложим все проекты МФО, в т.ч. и проекты грантовые… МФО не просто банки, это институты международного развития".

С точки зрения экономики, инфраструктура является сектором приоритетным. Поэтому имеется много исследований относительно того, что качество доступа к инфраструктуре влияет на уменьшение разрыва финансового неравенства населения, на средний и малый бизнес, на приток зарубежных инвестиций. Именно поэтому Минэкономразвития, рассматривая разные проекты, определяет приоритеты. "Мы всегда очень хотим, чтобы в этих проектах был инфраструктурный компонент, чтобы после этих проектов оставалось что-то, что можно рассматривать как экономическую и социальную инвестицию, а не просто как деятельность, больше направленную на институционное развитие", — отметила директор Департамента координации международных программ Минэкономразвития.

Е. Тригуб относительно финансирования сектора транспорта выразила понимание того, что инфраструктура изношена и государство не может полностью финансировать (только 5—10% от потребности) и обратила внимание представителей бизнеса, что финансировать сектор инфраструктуры может не только МФО, а могут и доноры — непосредственно Еврокомиссия, правительство США.



"Я наблюдаю такую ситуацию, что просто наша страна эти возможности не использует. Например, у нас есть проект приграничного сотрудничества. Там маленькое финансирование, но там, например, есть возможность выиграть какой-то проект муниципальной власти или какому-то коммунальному предприятию и до $1,5 млн профинансировать какой-то проект у себя в регионе. И дело в том, что они даже не подают эти заявки, не хотят брать гранты — безвозвратные средства. И это проблема. И наша роль как национального координатора централизовать эту информацию и координацию по всей стране — со всеми ОГА, гражданскими организациями, со средним и малым бизнесом, тогда Украина начнет больше использовать фонды ЕС, программы, где она может принимать участие", — подчеркнула Е. Тригуб.

Касаясь вопроса, почему в Украине не продвинулось финасирование американскими грантами в инфраструктуре, так как это было сделано с Грузии, Молдове, директор Департамента координации международных программ Минэкономразвития отметила: "Нам нужно убрать все барьеры, которые не дают даже грантовым проектам реализоваться, например, освобождение от НДС. Это может касаться проектов, в т.ч. инфраструктурных, где требуется закупка оборудования, где есть таможенные сборы. Если это гранты, доноры настаивают на том, что нужно освобождать эти гранты от НДС и таможенных пошлин потому, что они не хотят осуществлять напрямую бюджетную поддержку. Но в Украине сейчас существует такая сложная процедура, что часто исполнители проекта выбирают путь, когда лучше ничего не делать и ничего не закупать, чтобы не морочить себе голову. Всю регуляторную среду необходимо максимально упростить, чтобы сюда заходили деньги как грантовые, так и кредитные".

КУРЫЛЕНКО Тамара,
КОРНИЛОВА Татьяна



Путешествия, которые вдохновляют

Авиабилеты

Железнодорожные билеты

Автобусные билеты

Размещение в отелях по всему миру

Экскурсионные туры и пляжный отдых

Отдых на экзотических островах

Круизы по всему миру

Билеты на мероприятия по всей Украине

Экскурсионное обслуживание по Украине

Транспортное обслуживание

Деловой туризм

Страховые услуги



+38 (048) **7-406-406**

24 *Работаем круглосуточно*

www.plaske.travel

Развитие государственно-частного партнерства в инфраструктурном секторе Украины: от законодательной базы — до реальных проектов

Под таким названием 21.04.2016 г. прошел круглый стол в преддверии "Украинского инфраструктурного форума'16". В мероприятии приняли участие представители Мининфраструктуры, Министерства экономического развития и торговли Украины (МЭРТ), Ирина Запатрина, председатель правления, Центр развития публично-частного партнерства в Украине, Данило Пасько, представитель ГО EasyBusiness, Виктор Мазярчук, эксперт гражданской платформы "Реанимационный проект реформ", а также представители украинских компаний и международных инвесторов. Модератором мероприятия выступил Юрий Гусев, партнер EasyBusiness.

Как отметила Ирина Новикова, начальник отдела государственно-частного партнерства Департамента привлечения инвестиций МЭРТ, привлечение частных инвестиций для развития инфраструктуры является одним из приоритетов экономических реформ. При этом наиболее удачным инструментом для этого является государственно-частное партнерство. В настоящее время на основе государственно-частного партнерства в Украине реализуется около 170 проектов (в т.ч. 150 договоров концессии), при этом по процедуре, предусмотренной именно законом о государственно-частном партнерстве (ГЧП), заключено лишь 2 договора. Как уточнила И. Новикова, в основном, это небольшие проекты, которые реализуются на местном уровне в сфере жилищно-коммунальных услуг и отработки отходов поставки воды и тепла. В то же время, в ЕС только за 2015 г. было заключено 49 соглашений о ГЧП на общую сумму EUR15,6 млрд, в т.ч. 12 соглашений в сфере инфраструктуры общей стоимостью EUR9 млрд.

При этом, как уточнил Данило Пасько, в 2015 г. только в развивающихся странах, по данным Всемирного банка, в государственно-частное партнерство было инвестировано $50 млрд.

"До Украины эти средства постоянно не доходят. Наша задача — сделать все возможное, чтобы Украина стала доступной для этого огромного рынка капитала в рамках проекта государственно-частного партнерства", — подчеркнул он. При этом в числе первоочередных задач Д. Пасько отметил необходимость приведения украинского законодательства в соответствие с международными нормами.

Как проинформировала И. Новикова, в настоящее время в Украине есть закон о государственно-частном партнерстве…, а также закон о концессии. При этом есть общий закон о концессии и 3 специальных (относительно поставки газа и воды, в сфере ТЭК, а также строительства автодорог).

Основное отличие законов о государственно-частном партнерстве и о концессии состоит в том, что закон о ГЧП предусматривает проведение анализа эффективности осуществления ГЧП перед принятием решения, а закон о концессии — нет (достаточно лишь решения о включении в перечень объектов, которые подлежат концессии). Также законом о ГЧП предусмотрено предоставление государством поддержки и возможности инициирования таких проектов частным партнером.

В настоящее время МЭРТ принимает определенные меры для совершенствования нормативно-правового регулирования. 24.11.2015 г. ВР был принят закон о внесении изменений в некоторые законодательные акты для преодоления некоторых барьеров при реализации ГЧП — он вступит в силу 27.05.2016 г. По словам И. Новиковой, данным законом, в частности, предусмо-



трено урегулировать некоторые земельные вопросы, установлены дополнительные гарантии для частных партнеров, возможность замены частного партнера в договоре, увеличены виды и формы господдержки.

"Мы надеемся, что со вступлением этого закона в силу для всех будут улучшены условия, и это будет способствовать развитию государственно-частного партнерства", — отметила она.

Также И. Новикова сообщила, что за последний период в Украине были внедрены новые методы подготовки проектов государственно-частного партнерства, в частности, что касается системы выявления и разделения рисков, появилась новая методика расчета концессионных платежей.

Но на сегодня остается ряд неурегулированных вопросов в законодательстве. В т.ч. остается неурегулированным вопрос возможности взятия на себя государственным партнером долгосрочных бюджетных обязательств. "И конечно большой проблемой является то, что в бюджетах центральных и местных органов исполнительной власти не предусмотрены средства на подготовку ТЭО для того, чтобы мы могли подготовить активные проекты и в дальнейшем их внедрять", — сказала И. Новикова.

Говоря о том, что делается для решения этих проблем, она отметила, что в настоящее время правительство повторно выносит на рассмотрение проект закона об изменении Бюджетного кодекса с целью введения долгосрочных бюджетных обязательств. Также приказом министра инфраструктуры В. Омеляна для усовершенствания концессионного законодательства создана рабочая группа, в которую вошли представители Мининфраструктуры, ФГИУ, МЭРТ и он возглавил эту группу. В ходе работы члены группы пришли к выводу, что должен быть один закон о концессии, который будет гармонизирован с законом о ГЧП и отражать особенности осуществления концессии в определенных сферах. Планируется, что он будет готов в октябре—ноябре 2016 г., при этом его создание даст еще один толчок для реализации масштабных проектов на основе концессии.

Александра Клитина, советник министра инфраструктуры Украины, поблагодарила Минфин США за предоставление международных экспертов, которые помогли группе в работе над законом о концессии. Также она поблагодарила ЕБРР, который привлек финансовые средства, и примерно через 2 недели будет объявлен тендер на международную юридическую компанию, которая поможет рабочей группе писать этот закон, а также программу правительства для концессии.

"Принятие закона о концессии в т.ч. будет способствовать реформе в портах… Потенциально мы планируем сдать в концессию 13 стивидорных госкомпаний. Но для этого нужно провести много работы, и что очень важно — стратегические исследования, чтобы понять потенциальную эффективность портов и какой терминал и где должен быть расположен. Потому что мощности портов настолько устарели, что их нужно менять, и на месте старого терминала будет новый. Т.е. делать это нужно продуманно и эффективно. Наше министерство уже работает над тем, чтобы провести такое исследование", — сообщила А. Клитина.

Также она отметила, что в настоящее время рабочей группой начата работа по подготовке некоторых пилотных проектов в области инфраструктуры. Для выбора проектов группа анализировала, насколько они необходимы в нынешней ситуации, а также насколько эти проекты будут представлять интерес для инвесторов. Пилотным проектом в рамках закона о концессии (уже достигнута договоренность с МЭРТ и ЕБРР) станет порт "Октябрьск".

"Почему порт "Октябрьск". Потому что он и не очень большой, и не очень маленький, и находится полностью в госсобственности, что сделает реализацию этого проекта более легкой... Уже будем начинать подготовку ТЭО и ждем поддержку от Всемирного банка и ЕБРР... в привлечении экспертов относительно подготовки ТЭО а также сопровождения будущего тендера, чтобы сделать процедуру наиболее прозрачной и показать опыт привлечения частного капитала в порты... После мы планируем концессию других портов. Т.о. отработаем механизм нового закона, посмотрим, что работает, что не работает, усовершенствуем его и уже в дальнейшем будем привлекать более масштабные инвестиции", — сообщила А. Клитина.

Что касается концессии дорог, то здесь стартовым проектом может стать кольцевая дорога Киева. Как пояснила советник министра инфраструктуры, для проекта концессии дорог важно, чтобы был достаточным уровень трафика, чтобы этот проект был экономически эффективным. С этой точки зрения киевская кольцевая дорога может вполне заинтересовать инвестора.

Еще один из проектов, который предлагает реализовать группа совместно с МЭРТ, — это проект достройки паркинга в аэропорту "Борисполь". "Почему именно этот проект — потому что, если все пойдет так и дальше, то к 2017 г. там будет транспортный коллапс. Во вторых, иностранцы, которые прибывают в нашу страну, первое, что видят — этот недострой, что плохо для имиджа страны. Пассажиры тоже почувствуют улучшение сервиса в будущем… Будет разработана маркетинговая стратегия. Планируется, что можно будет выбирать — оставить машину на день—на два, или платить почасовую ставку", — сообщила А. Клитина.

По ее словам, в настоящее время уже есть 2 инвестора, которые согласились принять участие в тендере, в т.ч. есть предложение от шведского фонда. На достройку паркинга необходимо около $10,8 млн. В целом идея заключается в том, чтобы привлечь IP компанию, которая могла бы сделать маркетинг тендеру и привлечь как можно больше инвесторов. Также необходимо подготовить ТЭО, чтобы просчитать, насколько эта парковка экономически эффективна.

"Проблема в том, что паркинг слишком большой для данного терминала, и возможно половина объекта будет использоваться для других целей — возможно супермаркет какой-то, — отметила А. Клитина. — В принципе... то, что объект будет многофункционален, возможно… позволит привлечь инвесторов и извлечь больше прибыли".

По словам Д. Пасько, в настоящее время фокус делается на тех проектах, которые не создают дополнительной нагрузки на бюджет. После реализации первых проектов можно будет говорить о более сложных проектах, в которых необходимо участите государства.

ХРУСТАЛЕВА Виктория,
КОРНИЛОВА Татьяна

Создание морской администрации Украины

В соответствии с международными конвенциями ООН и Международной морской организации (IMO) национальная морская администрация означает любой государственный орган или учреждение, созданное государством-участником в соответствии с его законодательством, и несет, среди прочего, ответственность за выполнение международных соглашений в области морского транспорта, а также за применение правил и норм, касающихся судов, персонала и береговых объектов, которые находятся под юрисдикцией государства-участника. Аналогичные функции возложены на государство и международными договорами в области судоходства по внутренним водным путям.

Функции морской администрации Украины выполнялись Мининфраструктуры Украины (Министерством транспорта Украины, Министерством транспорта и связи Украины) непрерывно, начиная с 1993 г., через Департамент морского и речного транспорта, Государственный департамент морского и речного транспорта, Главную государственную инспекцию по безопасности судоходства, Государственную администрацию морского и речного транспорта, Государственную службу морского и речного транспорта.

В 2013 г. согласно указу бывшего Президента Украины впервые за годы независимости Украины функции морской администрации не были включены в положение о едином (с тех пор) органе исполнительной власти на морском и речном транспорте — Государственной инспекции Украины по безопасности на морском и речном транспорте.

Предпосылками создания морской администрации являются следующие факторы:

— утрачен контроль за целевым использованием средств от административного портового сбора, которые, согласно Закону, должны быть использованы исключительно для административных функций на морском транспорте, в первую очередь на выполнение функций морской администрации;

— большую часть расходов на обеспечение функций морской администрации безосновательно несет ГП "Администрация морских портов Украины" (АМПУ), которое не является органом или учреждением, как это предусмотрено определением морской администрации (МА), а также отличается от МА по функциям, целям и задачам;

— включение в 2015 г. части функций МА в Государственную службу безопасности на транспорте (ГСБТ) привело к деконцентрации внимания к вопросам мореплавания и упадку этого направления;

— другие функции выполняются различными структурами: Департаментом морского и речного транспорта, Департаментом безопасности, Международным департаментом, ГУ "Госгидрография", ГП "Классификационное общество Регистр судоходства Украины" и Инспекцией по вопросам подготовки и дипломирования моряков. Такая рассредоточенность функций приводит к усложнению работы, отсутствию единой позиции по некоторым вопросам морской отрасли и увеличению времени на принятие решений;

— отсутствие единого подразделения, занимающегося подготовкой и имплементацией документов IMO, что приводит к несоответствию национальных правил общемировым стандартам судоходства;

— низкий уровень заработных плат в МИУ и ГСБТ при одном из самых высоких уровней вознаграждений для таких специалистов на рынке привел к потере профессиональных кадров.

В декабря 2013 г. резолюцией IMO А.1070(28) принят Кодекс по выполнению документов IMO, а именно:

1. Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками (Конвенция СОЛАС 1974 г.).

2. Протокола 1978 года к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками (СОЛАС Протокол 1978 г.).

3. Протокола 1988 года по Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками (СОЛАС Протокол 1988 г.).





4. Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, исправленной Протоколом 1978 года к ней (Конвенция МАРПОЛ 73/78).

5. Протокола 1997 года об изменении Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, исправленной Протоколом 1978 г. к ней (МАРПОЛ Протокол 1997 г.).

6. Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками (Конвенция ПДНВ 1978 г.).

7. Международной конвенции о грузовой марке 1966 г. (Конвенция ГМ 1966 г.).

8. Протокола 1988 г. к Международной конвенции о грузовой марке 1966 г. (ГМ Протокол 1988 г.).

9. Международной конвенции по обмеру судов 1969 г. (Конвенция ОС 1969 г.).

10. Конвенции о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 года с поправками (Конвенция МППСС 1972 г.).

Основная особенность этого Кодекса — обязательность с 1.01.2016 г. норм, которыми должны руководствоваться правительства государств-членов во время его выполнения. Эта норма одновременно внесена в ряд международных конвенций, стороной которых является Украина (Международная конвенция о грузовой марке 1966 г., Международная конвенция по обмеру судов 1969 г., Конвенция о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 г.). Принятию этого Кодекса предшествовала просьба Комиссии ООН по устойчивому развитию в адрес IMO разработать меры, которые позволили бы обеспечить полное выполнение государствами флага конвенций IMO, участниками которых они являются, для того, чтобы суда этих государств отвечали международным правилам и нормам безопасности судоходства.

В 2015 г. состоялась консультативная миссия IMO по поводу готовности Украины к выполнению указанного Кодекса, которая установила:

In order to improve the enforcement of IMO mandatory instruments as a flag, port and coastal State, it is highly recommended to reorganize these national authorities, taking into account the following principles:

— provision of adequate human resources in numbers, qualifications and professional experience of personnel of the established Single Governmental Body to carry out its control functions;

— simplification of the administrative structures: establishing a Single Governmental Body (Maritime Administration) under the Minister of Infrastructure (with responsibilities for safety and security of the maritime transport, protection of the marine environment, facilitation of shipping and certification of ships and seafarers) would help to achieve effective implementation process with regard to registry, survey and certification of ships, examination and certification of seafarers, recognition of organizations, port State control inspections, etc. and would avoid having same responsibilities in two different institutions.

It is recommended also to take into account some important components such as:

— provision of the necessary financial resources.

Эксперты IMO четко определили, что:

— реорганизация системы крайне необходима;

— необходимо учредить единый правительственный орган — Морскую администрацию и обеспечить ее адекватным персоналом и финансированием;

— необходимо избавиться от дублирования функций различными организациями.

Таким образом, в Украине сложилась крайне сложная ситуация с выполнением ее международных обязательств в области судоходства, особенно тех, обязательный контроль за которыми со стороны международных организаций существенно усиливается с 2016 г.

При этом, согласно Морской доктрине Украины на период до 2035 г., утвержденной постановлением КМУ от 7.10.2009 г. № 1307, важнейшими составляющими государственной морской политики являются: "... усовершенствование системы государственного управления в сфере безопасности судоходства в соответствии с обязательствами государства флага, государства порта и прибрежного государства; эффективное функционирование правительственного органа, который действует в системе Минтранссвязи и осуществляет функции морской администрации в соответствии с международными договорами Украины".

Проведенный анализ показал, что в большинстве государств существуют отдельные органы (в составе правительства или отраслевого министерства), которые управляют морским (водным) транспортом. Например, в:

— Грузии;

— РФ;

— Литве;

— Латвии;

— Беларуси;

— Эстонии;

— Молдове;

— Испании;

— Великобритании;

— Бельгии и др.

При этом доля госсектора в морехозяйственном комплексе указанных государств значительно меньше, чем в Украине.

С 2010 г. в Украине функционирует Государственная авиационная служба Украины, которая является центральным органом исполнительной власти Украины (ЦОИВ).

Таким образом, создание ЦОИВ — Морская администрация выглядит вполне логично:

СУША	ВОДА	ВОЗДУХ
Укртрансбезопасность	Морская администрация	Госавиаслужба

В связи с вышеизложенным, необходимо создать орган исполнительной власти на морском и речном транспорте с подчинением министру инфраструктуры, на который будут возложены функции морской администрации Украины и аналогичные функции в области судоходства на ВВП.

Финансирование этого органа, а также расходы на выполнение международных обязательств Украины по ее международным договорам (конвенциям) в области судоходства должно осуществляться за счет:

— специального фонда государственного бюджета, сформированного из целевого административного портового сбора;

— государственной регистрации судов;

— предоставления административных услуг, в т.ч. выдачи квалификационных документов моряков и удостоверений личности моряка;

— подтверждения квалификации моряков;

— выдачи послужных книг;

— выдачи подтверждений, удостоверяющих признание дипломов в соответствии с Правилом I/10 Конвенции ПДНВ-78;

— др.





Схема структурных преобразований:

Государственная служба Украины по безопасности на транспорте	ГП "Администрация морских портов Украины"	Инспекция по вопросам подготовки и дипломирования моряков	КП "Морская поисково-спасательная служба"
1. Контроль за выполнением Кодекса ОСПЗ. 2. Аккредитация предприятий, которые осуществляют обучение и разрабатывают планы охраны. 3. Функции контроля государства флага и порта, расследование аварийных событий. 4. Координация деятельности КМП. 5. Государственная регистрация судов. 6. Надзор и контроль за безопасностью мореплавания. 7. Выполнение требований конвенции SOLAS. 8. Администрирование информационной системы IMO GISIS.	1. Выдача квалификационных документов моряков и удостоверений личности моряка. 2. Контроль и надзор за безопасностью мореплавания.	1. Подтверждение квалификации моряков. 2. Реестр документов моряков. 3. Выдача послужных книг моряка. 4. Выдача подтверждений, удостоверяющих признание дипломов в соответствии с Правилом I/10 Конвенции ПДНВ-78.	1. Обеспечение выполнения функций по поиску и спасению на море (SAR). 2. Ликвидация последствий аварийных событий. 3. Осуществление аварийно-спасательных работ согласно международным требованиям. 4. Выполнение требований конвенции SOLAS.

Принятие действующих функций
МОРСКАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ
Выполнение новых функций

1. Разработка и имплементация документов ИМО. 2. Контроль за деятельностью портовых операторов по обработке грузов и ТС (выполнение технологических схем обработки и оформления грузов и ТС, порядка ведения учета грузов, требований охраны труда, пожарной безопасности, гражданской обороны, техногенной безопасности и т.д.). 3. Контроль за выполнением регламента SSN (Safe Sea Net) и представлением данных в ИАЛС. 4. Контроль за функционированием ИСПС. 5. Утверждение обязательных постановлений по порту.

В результате передачи функций КОНТРОЛЯ/НАДЗОРА за безопасностью судоходства в Морскую администрацию у Служб капитанов морских портов ГП "АМПУ" должны остаться только функции обеспечения безопасности судоходства, а именно:

— обеспечение соблюдения требований к порядку захода судов в морской порт и выхода из морского порта;

— обеспечение соблюдения требований по предотвращению загрязнения окружающей среды;

— координация лоцманской службы и службы регулирования движения судов в пределах акватории морского порта;

— обеспечение ледовых проводок судов на подходах к морскому порту и в пределах его акватории;

— мониторинг надлежащего технического состояния и функционирования причалов, в т.ч. швартовного и отбойного оборудования, средств навигационного оборудования в порту и на подходах к нему;

— предоставление капитанам судов, которые готовятся к выходу из порта, навигационной и гидрометеорологической информации по запросу;

— оформление прихода судов в морской порт и выхода из морского порта;

— выдача разрешений на поднятие имущества, затонувшего в море, а также на проведение строительных работ по гидротехническим сооружениям в пределах территории и акватории морского порта;

— участие в расследовании аварийных морских происшествий;

— руководство службой капитана морского порта;

— предоставление справок капитану судна, физическим и юридическим лицам, необходимых для оформления морского протеста;

— согласование обязательных постановлений по порту, относящихся к компетенции капитана порта;

— определение типов судов, которые могут заходить в акваторию порта в период зимней навигации без ограничений;

— установление предельной скорости движения судов на подходном канале и в портовой акватории в зимний период;

— установление проходной осадки;

— согласование технических заданий на дноуглубительные работы и планов их выполнения;

— объявление о начале или конце ледовой кампании в акватории порта.

ВОРОНОЙ Вячеслав,
заместитель председателя ГП "АМПУ"

Возможен ли единый правовой режим для судовых балластных вод?

Международная морская организация (International Maritime Organization, в дальнейшем IMO) представляет собой международный орган, учрежденный с целью создания единых правил судоходства путем внедрения глобальной нормативно-правовой базы. Однако возникает вопрос: насколько столь неплохая идея может быть реализована?



Унификация, то есть создание единых правовых норм — это объективная потребность современной глобализованной экономики, которая особенно остро ощущается в торговом мореплавании. В результате унификации возникают правовые стандарты: универсальные, региональные и национальные. Имеется два основных способа унификации правовых норм: взаимное влияние национальных правовых систем и международно-правовые механизмы унификации.

Международно-правовые механизмы унификации в современной обстановке состоят, главным образом, в заключении международных договоров, нормы которых имплементируются в национальные правовые системы.

Хотя принятие IMO конвенций на дипломатических конференциях — это далеко не все. Конвенции должны быть ратифицированы, и только затем они подлежат внедрению и применению на практике. IMO, будучи частью системы ООН, является межправительственным, но не наднациональным органом, поэтому положениям, закрепленным конвенциями, в дальнейшем приходится конкурировать с нормами внутреннего законодательства, в результате чего вопросы международного судоходства могут получить низкий приоритет по сравнению с вопросами, относящимися к внутренней компетенции государств. После вступления в силу Конвенции, ратифицированной государством, необходимо принять соответствующие законодательные и подзаконные акты, предусматривающие внедрение этой Конвенции. В большинстве государств (в т.ч. и в Украине) изданы специальные законодательные акты о приоритете международного законодательства над национальным, поэтому в случае различий должны работать нормы Конвенции, а не национальные законы. Хотя, к сожалению, это не всегда так. IMO не вправе принуждать к выполнению своих конвенций. Более того, как правило, Конвенции IMO оговаривают минимальные требования, о чем делается специальная оговорка в тексте Конвенции. Местные требования часто бывают более строгими или предусматривают дополнительные обязательства к стандартам IMO. С 1.01.2016 г. в государствах-членах IMO будет действовать обязательная схема аудита, позволяющая оценивать, насколько эффективно государства-члены IMO выполняют требования соответствующих конвенций. Однако даже в случае ненадлежащего выполнения требований Конвенции государством, IMO не может принуждать государство к улучшению выполнения требований. В данной ситуации это может означать следующее: судно, отвечающее требованиям государства своего флага, при заходе в территориальное море другого государства-члена IMO может нарушить требования местного законодательства. В результате могут возникнуть недоразуме-



ния, неопределенности и несоразмерные издержки соблюдения требований законодательства государства порта или прибрежного государства.

В ближайшем будущем ожидается вступление в силу Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ними. Согласно данной Конвенции, все суда обязаны разработать План контроля и управления балластными водами, вести учет контроля балластных вод и соблюдать определенные стандарты управления балластными водами. IMO сертифицирует только системы, содержащие активные субстанции, для прочих систем требуется лишь сертификат о типовом одобрении, который выдает Государство Флага (уполномоченная им организация). На данный момент существует более 50 таких систем.

В то же время в США введены собственные правила контроля балластных вод. Все системы контроля и управления балластными водами, используемые на судах, находящихся в водах США, должны быть утверждены Службой береговой охраны. США не подписали и не собираются подписывать упомянутую Международную конвенцию. Однако в правовых нормах США не указано, какое оборудование считается "соответствующим требованиям". По расчетам Совета мирового судоходства, стоимость установки оборудования может составить более $1 млн на судно. В случае вступления в силу Конвенции до того, как технология, утвержденная США, станет коммерчески доступной, судовладельцам, возможно, придется устанавливать дорогое оборудование, соответствующее требованиям IMO, которое затем, по мнению Службы береговой охраны США, может оказаться несоответствующим требованиям.

Украина, напротив, строит планы вступить в члены Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ними. Это должно снять все противоречия в деле контроля изолированного балласта, которые приводили к серьезным коррупционным проявлениям. Главным достижением в последнее время являются изменения, внесенные приказом Министерства экологии и природных ресурсов Украины от 18.03.2015 г. № 82. В украинском законодательстве впервые появилось определение изолированного балласта, что соответствует международному праву, в частности MARPOL 73/78.

Теперь сброс изолированного балласта, замена которого в соответствии с международными правилами осуществлена за пределами 200-мильной зоны (а при отсутствии такой возможности — 50-мильной зоны) и на глубине не менее 200 м, должен осуществляться без каких-либо ограничений, кроме случаев выявления конкретного факта загрязнения вод. Кроме того, указанными изменениями изолированный балласт исключен из перечня веществ на борту судна, экспресс-анализ которых может проводить Государственная служба экологического контроля, в адрес инспекторов которой и были ранее направлены многочисленные упреки в коррупции и шантаже судовладельцев в портах. Таким образом, Украина приводит свои национальные стандарты в соответствие с международными.

Стоит обратить внимание на то, что требование замены балласта будет существовать весьма ограниченный период времени после вступления Конвенции в силу: после 2016 г. (независимо от даты вступления в силу Конвенции) ко всем судам должно применяться требование обработки балласта, т.е. наличия на борту специального оборудования для минимизации количества жизнеспособных организмов в балластной воде. Замена балласта, таким образом, требоваться не будет.

Одним из компромиссов между IMO и судоходной отраслью стала либерализация требований по инспекциям судов и отбору проб: в общем случае инспекция судна на предмет соответствия данной Конвенции должна ограничиваться документальной проверкой, в частности проверкой наличия Сертификата, Плана управления балластной водой и Журнала регистрации балластных операций. Более детальная инспекция (и отбор проб, в частности) допускаются только при наличии "явных оснований" для ее проведения. К таким основаниям могут относиться отсутствие перечисленных документов, несоответствие записей, явное нарушение и другие достаточно серьезные основания. То есть поголовный отбор проб и дотошные проверки, имевшие место ранее, должны уйти в прошлое.

Международная нормативно-правовая система далека от совершенства. Главная цель — внедрение одинаковых правовых норм в каждом государстве-члене IMO вряд ли будет достигнута в обозримом будущем. До тех пор, пока у IMO не расширится круг полномочий, судовладельцы будут и дальше находиться между двух огней. Соблюдение одного правового режима может привести к удвоению расходов, если вместо него будут действовать совсем другие правила, диктуемые другим правовым режимом.

Реалии таковы, что региональные интересы и интересы суверенных государств могут превалировать над интересами мирового сообщества, в том числе морской индустрии. Эти реалии, таким образом, имеют вполне рациональное объективное объяснение. Однако трудно исключить и влияние субъективных факторов, а также, что наиболее неприятно констатировать, злоупотребления, в том числе коррупционного характера, в процессе правоприменения.

НИЦЕВИЧ Артур, партнер, адвокат Interlegal, Международная юридическая служба, член LMAA и SCMA, председатель Морского института Украины, MNI
САГАЙДАК Александр, капитан, коммерческий директор "Ольвия Меритайм", FNI, MIMarEST, эксперт IMO, член-корреспондент Транспортной академии Украины

МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ

XV ВЫСТАВКА-КОНФЕРЕНЦИЯ

ИНТЕР-ТРАНСПОРТ

ОДЕССА. ВЫСТАВОЧНЫЙ КОМПЛЕКС ОДЕССКОГО ПОРТА

1-3 июня 2016



ТЕМАТИКА

- ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
- ПОРТЫ И ПОРТОВОЕ ХОЗЯЙСТВО
- ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ
- ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ЛОГИСТИКА
- ПОДЪЕМНО-ТРАНСПОРТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
- МОРСКОЕ И ПОРТОВОЕ ГИДРОТЕХНИЧЕСКОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО
- ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА
- СКЛАДСКИЕ КОМПЛЕКСЫ, ОБОРУДОВАНИЕ
- ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ЗЕРНОВОГО РЫНКА
- БЕЗОПАСНОСТЬ




ПРИ ПОДДЕРЖКЕ




УЧРЕДИТЕЛИ








ПРИ ПОДДЕРЖКЕ















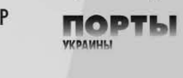




ГЕНЕРАЛЬНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПАРТНЕР




ОФИЦИАЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

ОРГАНИЗАТОР

ЦЕНТР ВЫСТАВОЧНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ
Тел./факс: +38 (048) 715 02 62, 786 05 91
e-mail: nm@expo-odessa.com
www.expo-odessa.com





ПРОГРАММА МЕРОПРИЯТИЙ
В РАМКАХ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ НЕДЕЛИ
XV международной выставки «Интер-ТРАНСПОРТ»
VII специализированной выставки «Агро-ЛОГИСТИКА»
31 мая - 3 июня 2016 года, Одесса



31 мая 2016 г., отель «Бристоль»
VI Международный семинар ЕЭК ООН и ЕК по вопросам упрощения процедур торговли и «единого окна»
Конференция ГУАМ-транзит
Организатор: Ассоциация «Транспортно-экспедиторских и логистических организаций Украины «Укрвнештранс»
www.transport-week.in.ua

31 мая 2016 г., отель «Бристоль»
XIV День международного экспедитора
Организаторы: Ассоциация «Транспортно-экспедиторских и логистических организаций Украины «Укрвнештранс», АО «ПЛАСКЕ» www.transport-week.in.ua

1-3 июня 2016 г., 10:00-18:00, выставочный зал Одесского порта
XV международная выставка «Интер-ТРАНСПОРТ»
VII специализированная выставка транспортно-логистической инфраструктуры зернового рынка «Агро-ЛОГИСТИКА»

1 июня 2016 г., 10:00-12:00, отель «Бристоль»
Форум «Торговля, транспорт, таможня: диалог, сотрудничество, координация»
Организатор: Министерство инфраструктуры Украины

1 июня 2016 г., отель «Бристоль»
Международный семинар по вопросам развития интермодальных перевозок
Международный семинар по вопросам развития РРР в отрасли транспорта

1 июня 2016 г., 12:00-18:00, отель «Бристоль»
12-е заседание Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА

1 июня 2016 г., выставочный зал Одесского порта
Церемония официального открытия Международной транспортной недели, выставки «Интер-ТРАНСПОРТ»

1 июня 2016 г. 11.00-13.00, конференц-зал № 2
Круглый стол «Эффективность и безопасность предотвращения и ликвидации разливов нефтепродуктов в портовых водах»
Организаторы: Институт морехозяйства и предпринимательства, Научно-производственное предприятие «ЭКОНАД»

2-3 июня 2016 г., отель «Бристоль»
Конгресс Ассоциации транспортно-экспедиторских и логистических партнеров Юго-Восточной Европы.
http://seeff.in.ua/

2 июня 2016 г., 10.00-12.00, конференц-зал № 2
Заседание Совета международной Ассоциации портов Черного и Азовского морей (BASPA)

Дата уточняется
Круглый стол «Ключевые механизмы развития транспортной инфраструктуры»
Организатор: Федерация работодателей транспорта Украины

1 июня 2016 г., 14.00-16.30, конференц-зал № 1,
3 июня 2016 г., 11.00-13.00, конференц-зал № 2
Специализированная сессия «Строительство, реконструкция, проектирование и техническая эксплуатация портовых и берегозащитных гидротехнических сооружений».
Проводится совместно с выездным заседанием профильного комитета Ассоциации портов Украины ***«По проектированию, строительству, технической эксплуатации гидротехнических, береговых и инженерных сооружений»***

2 июня 2016 г., 10.00-13:30, отель «Бристоль»
Круглый стол: «Соглашение про ассоциацию между Украиной, с одной стороны, и ЕС, Европейским Сообществом атомной энергии и их государствами-членами, с другой стороны, как основной двигатель модернизации морского сектора Украины».

2 июня 2016 г., 14:30-16:30, отель «Бристоль»
Семинар: «Международный морской транспорт в контексте реализации ЗСТ и ЕС»

2 июня 2016 г., 10.00- 14.00, конференц-зал № 3
Выездное заседание профильного комитета Ассоциации портов Украины «По механизации, технологии и информатике»
Организатор: Ассоциация портов Украины «УКРПОРТ»

2 июня 2016 г., 10.00- 14.00, конференц-зал № 3
VIII Международная научно-практическая конференция «Современные порты – проблемы и решения»
Организатор: Одесский национальный морской университет, Южный научный центр Транспортной академии Украины

2 июня 2016 г., 10.00-12.30, конференц-зал № 1
Круглый стол «Энергоэффективность складских помещений современных портов» в рамках международного проекта «EnergyWare - энергетическая эффективность складских помещений в цепочке морских поставок»
http://io.iee.kpi.ua/node/147
Организатор: Одесский национальный морской университет

2 июня 2016 г., 13:00-16:00, конференц-зал № 1
Круглый стол «Актуальные вопросы автоматизации управления и учета для предприятий морского и железнодорожного транспорта, элеваторов и зерновых терминалов»
Организатор: ООО «АРТ СОФТ» http://artport.pro

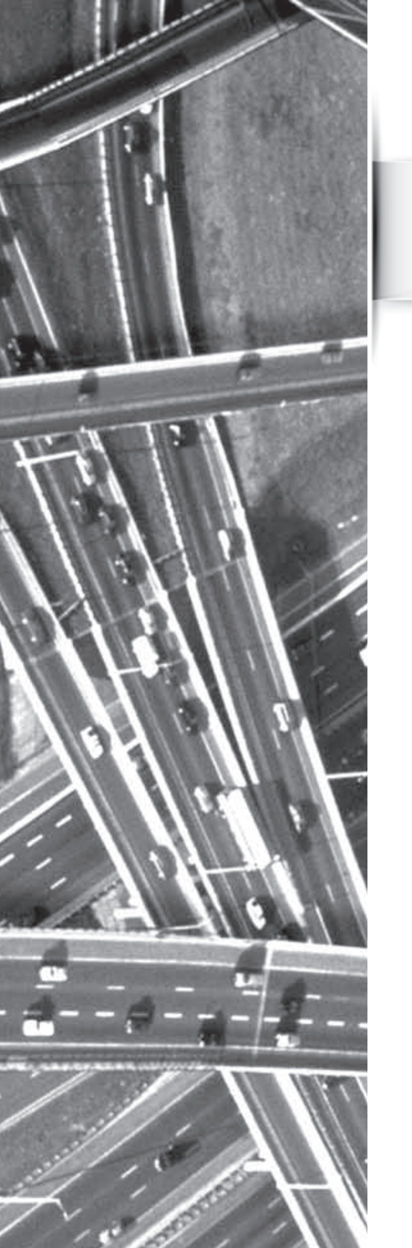
2 июня 2016 г., 13.00-15.00, конференц-зал № 2
Круглый стол «Актуальные вопросы повышения энергоэффективности в условиях реформы портового хозяйства»
Организаторы: ГП «УкрНИИМФ», ООО «Информсервис»

3 июня 2016 г., конференц-зал № 1
Научно-практическая конференция «Гидротехническое транспортное строительство: новые материалы и технологии»
Организатор: Одесская государственная академия строительства и архитектуры, факультет гидротехнического и транспортного строительства

3 июня 2016 г., конференц-зал № 3
Круглый стол «Формула будущего специалиста: бизнес плюс образование в морской отрасли»
Организатор: Научное товарищество студентов и аспирантов Одесского национального морского университета

Отель «Бристоль», расположен по адресу: ул. Пушкинская, 15: конференц-залы №1, №2, № 3, расположены в выставочном зале Одесского порта, ул. Приморская, 6

Больше информации: www.expo-odessa.com • www.transport-week.in.ua





Укравтодор: Для концессии самый перспективный проект — реализация строительства Большой кольцевой дороги вокруг Киева

Заместитель главы Укравтодора Николай Березовский рассказал, каким видит ведомство строительство первой концессионной дороги в Украине, а также какие дороги будут ремонтироваться в 2016 г. в Донецкой и Луганской областях.



— *По каким областям ведется работа по подключению в рамках эксперимента по финансированию ремонта дорог за счет таможенных платежей?*

— Есть законопроект о внесении изменений по Николаевской области. Пока не могу сказать, на какой стадии рассмотрения. У нас была встреча с Бюджетным комитетом в Полтаве, и там обсуждали этот вопрос. Также есть желание и у Киева, но столица уже включена в проект, но пока есть чисто механические проблемы.

— *Что со строительством в Украине концессионных дорог?*

— Укравтодор считает, что для концессии самый перспективный проект — реализация строительства Большой кольцевой дороги вокруг Киева. Первое условие для концессии — интенсивность движения, что необходимо для захода концессионера. Наиболее интенсивнее движение у нас на подходах к Киеву. Потому для разгрузки Киева, для обеспечения нормального трафика транзита фур нужно этот проект реализовать. Мы рассматривали три варианта проекта: за счет бюджета, за счет средств международных финансовых организаций и концессию.



Если говорить о реализации проекта за средства бюджета, то это очень сложно, сумма очень большая. Например, по расчетам 2008—2009 гг. приблизительная стоимость проекта — 55 млрд грн. На сегодня эта цифра выросла в 3 раза, это порядка 150—170 млрд грн.

Для государства наиболее выгодной была бы концессия, но, скорее всего, если не будет другого пути, будем реализовывать второй вариант. Проблема захода концессионера на рынок связана с несовершенным законодательством.

Сначала был вариант реализовать концессионную дорогу Львов—Краковец, было проделано много работы по этому проекту, и был концессионер. Но на этой дороге не могло быть нормального трафика. Так, для нормальной окупаемости концессионной дороги необходим трафик в 40 тыс. автомобилей, а на дороге Львов—Краковец, по нашим подсчетам, трафик составлял около 10—15 тыс. машин.

— Какие планы по строительству бетонных дорог?

— Лично мое видение: каждый проект нужно рассматривать отдельно. Если взять Южный регион, Николаевскую область, Одессу, подъезды к портам, там, где ездят тяжелые автомобили, там необходимо строить цементно-бетонные дороги, а по остальным дорогам необходим индивидуальный подход. Дело в том, что цементобетон, хоть выдерживает большие нагрузки, но он сложнее в эксплуатации, чем асфальтобетон. Например, при смене температуры на цементобетоне образуется гололедица.

— Какие планы по ремонту дорог в Луганской и Донецкой областях?

— По нашим прогнозам, в Луганскую обл. будет направлено 63,2 млн грн. за счет бюджетной программы Укравтодора на ремонт 13 км участка дороги Р-07 Чугуев—Меловое.

В Донецкой обл. запланировано проведение ремонта на участках дорог М-03 Киев—Харьков—Должанский (17,65 млн грн., 3,7 км), Т-05-14 Доброполье—Лиман (28 млн грн., 8,75 км) и дороги Н-15 Запорожье—Донецк (16 млн грн., 5,54 км).

— Какая сейчас ситуация с дорогами в Украине?

— В этом году Укравтодор планирует отремонтировать не ямочным ремонтом более 1,75 тыс. км автомобильных дорог общего пользования. Это будет возможно, если ведомство получит все средства из всех источников финансирования, а это около 19,4 млрд грн.

Сумма, на которую надеется Укравтодор, сформирована из нескольких источников финансирования. Из государственного бюджета по основной программе "Развитие и содержание дорог общего пользования" в 2016 г. будет выделено 6,5 млрд грн., из которых 3,5 млрд грн. будут направлены на текущий средний ремонт украинских дорог и 2,5 млрд грн. — на эксплуатационное содержание и так называемый ямочный ремонт.

Кроме того, государством предусмотрено финансирование отдельного инвестиционного проекта ремонта дорог во Львовской области — 232 млн грн. будет использовано исключительно на капитальный ремонт автодорог региона.

Международные финансовые организации на автодороги в этом году планируют выделить около 4,3 млрд грн. — 1,968 млрд грн. на строительство и реконструкцию, 1,975 млрд грн. — на капитальный ремонт и около 440 млн грн. — на эксплуатационное содержание.

Из государственного фонда регионального развития в 2016 г. планируют направить на текущий средний ремонт 186 млн грн., а из фондов местных бюджетов — около 708 млн грн. на все дорожные работы.

Благодаря эксперименту со сверхплановыми таможенными поступлениями Одесская, Донецкая, Львовская и Черновицкая области планируют привлечь на капитальный и текущий средний ремонт дорог более 1,8 млрд грн.

Кроме упомянутых источников, в Укравтодоре есть остатки кредитных средств, привлеченных под государственные гарантии в 2012—2013 гг., которые в этом году дорожники также планируют окончательно использовать, а это около 5,5 млрд грн. В частности, за эти деньги необходимо погасить задолженность перед подрядчиками в 1,3 млрд грн. за выполненные ремонтно-строительные работы в прошлые годы. Остальные же средства Укравтодор планирует направить на строительство, капитальный и текущий средний ремонт автодорог.

Если вышеупомянутые средства будут направлены в полном объеме, в 2016 г. удастся отремонтировать более 1750 км, то есть 1% от всей протяженности автомобильных дорог общего пользования. Это очень мало с учетом того, что капитального ремонта требуют около 97% дорог.

В соответствии с действующими нормами и стандартами, ежегодно необходимо выполнять работы по текущему и капитальному ремонту на 5 тыс. км автомобильных дорог государственного значения и 36 тыс. км автомобильных дорог местного значения.

По ориентировочным подсчетам специалистов Укравтодора, чтобы привести в надлежащее состояние исключительно дорожную сеть государственного значения, необходимо не менее 10—15 лет и ритмичное финансирование в объеме 40—50 млрд грн. в год.

А без реформирования отрасли, передачи дорог местного значения в управление местным органам власти, создания специального государственного дорожного фонда, в который бы шли целевые средства на ремонт дорог от акцизов на топливо, развитие сети автодорог и инвестирование в новые проекты невозможно.

Беседовала
РОСЛИК Инна



Рынок продаж авиационных перевозок пассажиров в Украине

За годы независимости в Украине произошла реструктуризация системы продажи авиационных перевозок на внутренних и международных линиях. На смену структурам "Аэрофлота", Интуриста и сети региональных агентств по продаже авиационных перевозок организовались авиационные агентства туристических фирм, авиационные агентства по продаже авиационных перевозок, такие как КАВС "КИЙ АВИА", "Универсальное агентство по продаже авиационных перевозок", ведется продажа авиаперевозок в офисах авиакомпаний и в аэропортах.



РЕСТРУКТУРИЗАЦИЯ И ФОРМИРОВАНИЕ РЫНКА

В настоящее время создана нормативно-правовая база, регулирующая систему продажи авиационных перевозок пассажиров в Украине.

В Украине работают глобальные дистрибутивные распределительные системы бронирования, такие как "Амадеус", "Галилео" и Sabre.

Международная неправительственная организация IATA — международная ассоциация авиационного транспорта, регулирует деятельность авиационного транспорта в вопросах организации и технологии продажи авиационных перевозок.

С целью расширения сети продаж авиационных перевозок IATA разработана агентская программа для авиационных агентств по продаже авиационных перевозок.

Однако в документах IATA и на сайте IATA нет четко определенной формулировки самого понятия агентская программа, поэтому в настоящей статье предлагается такое определение агентской программы IATA:

"Агентская программа IATA представляет собой комплекс организационно-технологических мероприятий, целью которых является обеспечение самых взыскательных потребностей пользователей по всему миру за счет обеспечения скорости, высокого качества, надежности и безопасности авиационных перевозок сетью аккредитованных IATA агентств".

К этим мероприятиям относятся:

— содействие постоянному расширению сети агентств по всему миру;

— разработка резолюций IATA по организации работы агентств по продаже авиационных перевозок пассажиров сетью агентств;

— аккредитация агентств IATA на право продажи международных авиационных перевозок пассажиров;

— информационное и методологическое обеспечение агентств;

— система профессиональной подготовки кадров агентств по продаже авиационных перевозок пассажиров авиационным транспортом.

Отношения между членами IATA и их аккредитованными агентами по продаже авиационных перевозок регулируются резолюциями IATA — IATA Resolutions. С позиции IATA, эти правила, согласованные с правительствами, призваны определять права и обязанности обеих сторон, а также процедуры и требования к агентствам, которые желают получить или подтвердить аккредитацию отрасли.

В составе Агентской программы были разработаны процедуры и условия аккредитации агентств, которые могут быть приведены в соответствие с национальными требованиями.

Этой работой руководит региональное представительство IATA в Украине, что повышает официальный и юридический статус этой акции.

В Украине на право продажи международных авиационных перевозок аккредитовано IATA более 200 туристических фирм и агентств по продаже авиационных перевозок.

В Украине также действует Государственная система сертификации агентств на право продажи авиационных перевозок на внутренних авиалиниях. С этой целью Государственной авиационной администрацией Украины сертифицировано более 300 туристических фирм и агентств по продаже авиационных перевозок.

В Украине существует система профессиональной подготовки кадров в соответствии с программой IATA — UFTA (всемирной федерации национальных ассоциаций туристических агентств) по вопросам организации и технологии продаж авиационных перевозок.

Система профессиональной подготовки в Украине регулируется Положением о сертификации субъектов, осуществляющих подготовку персонала по продаже авиационных перевозок, утвержденным приказом Госслужбы Украины по надзору за обеспечением безопасности авиации от 12.01.2005 г. № 10, зарегистрированным в Министерстве юстиции Украины 25.01.2005 г. под № 92/10372.

На основании этого приказа в Украине профессиональную подготовку могут проводить организации, которые имеют соответствующий сертификат, выданный в соответствии с действующим приказом.

Эту работу проводят по программе, утвержденной Госавиаслужбой Украины, ООО "ТЕСТ" и Одесское международное информационно-консультационное агентство АО "ПЛАСКЕ".

Курс по продаже авиационных перевозок включен в учебный план на кафедре организации авиационных перевозок Института экономики и менеджмента Национального авиационного университета Украины.

ЧТО МЕШАЕТ РАЗВИТИЮ СЕТИ АГЕНТСТВ И ТЕМ САМЫМ РАЗВИТИЮ РЫНКА ПРОДАЖ АВИАЦИОННЫХ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ В УКРАИНЕ?

Следует отметить, что агентства по продаже авиационных перевозок пассажиров и агентские службы туристических фирм совместно с офисами по продажам авиационных перевозок пассажиров отечественных авиакомпаний представляют отечественного производителя на рынке предоставления услуг по продаже авиационных перевозок пассажиров в Украине.

В Украине существует Государственная система регистрации фирм на право продажи пассажирских перевозок, которую осуществляет Госавиаслужба Украины с выдачей соответствующего сертификата и, как сказано выше, этих фирм зарегистрировано более 300. Однако не может не вызывать озабоченность тот факт, что в прошлом году количество сер-



тифицированных фирм было около 400, а два года назад их было около 450. Проанализируем причины происходящего.

В Законе Украины "О туризме" туристические фирмы поделены на туристических операторов и туристические агентства, которые предоставляют услуги по организации и продаже перевозок туристам, в том числе и авиационным транспортом.

Рассмотрим, как эта деятельность отражена в Классификаторе видов экономической деятельности Украины.

Объектами классификации в Классификаторе являются виды экономической деятельности статистических единиц (юридических лиц, обособленных подразделений юридических лиц, физических лиц-предпринимателей и т.п.).

Деятельность туристических операторов и туристических агентств описана в Классификаторе видов экономической деятельности, КВЭД-2010, в разделе 79 "Деятельность туристических агентств, туристических операторов, предоставление других услуг бронирования и связанная с этим деятельность".

Раздел включает деятельность агентств по организации путешествий, перевозке и размещению в средствах временного размещения туристов и путешественников, организации и проведению туров, которые продают туристические агентства или непосредственно агенты, такие как туристические операторы.

Этот раздел также включает другие виды деятельности, связанные с туристическими услугами, в том числе бронирование.

В группе 79.1 классификатора "Деятельность туристических агентств и туристических операторов" в классе 79.11 "Деятельность туристических агентств" определена как:

— деятельность агентств, задействованных в организации путешествий, туров и предоставления услуг по размещению для кратковременного проживания на основе их оптовой и розничной продажи широкому кругу потребителей или коммерческим клиентам.

В свою очередь в классе 79.12 "Деятельность туристических операторов" определена как: организация и проведение туров, которые реализуются через туристические агентства или непосредственно туристическими операторами.

Организация туров может включать:

— перевозку;

— обеспечение местом проживания;

— питание;

— посещение музеев, мест исторических и культурных памятников, театральных, музыкальных или спортивных мероприятий.

В класс 79.90 "Предоставление других услуг бронирования и связанная с этим деятельность" включены другие услуги по бронированию, связанные с туристическими услугами:

— бронирование транспорта, отелей, ресторанов, прокат машин, проведение увеселительных, спортивных мероприятий в т.д.;

— предоставление других услуг, связанных со службой предварительных заказов;

— продажа билетов на театральные, спортивные и другие развлекательные мероприятия;

— услуги по предоставлению поддержки и помощи приезжим:

- предоставление информации о турах;
- услуги туристических гидов;
- деятельность, направленная на развитие туризма.

В Хозяйственном кодексе Украины термин "отрасль" определяется как деятельность совокупности производственных (статистических) единиц, участвующих в преимущественно одинаковых или подобных видах экономической деятельности.

На высших уровнях эти объекты классификации группируются в отрасли.

Таким образом, можно говорить, что в Украине образовалась целая отрасль по предоставлению услуг по продаже авиационных перевозок пассажиров в Украине.

Отрасль продажи авиационных перевозок пассажиров в Украине характеризуется следующими факторами:

— наличием национальной нормативной базы, включающей систему Государственной сертификации авиационных агентств по продаже авиационных перевозок пассажиров;

— системой профессиональной подготовки кадров для этих агентств на базе программы "Базовый курс по продаже авиационных перевозок пассажиров";

— программой подготовки специалистов с высшим образованием в НАУ с изучением дисциплины "Продажа авиационных перевозок".

Следует отметить, что развитию сети агентств по продаже авиационных перевозок пассажиров в свою очередь мешает множество факторов. Попытаемся проанализировать их.

Агентская программа IATA давно потеряла свое изначальное предназначение и тем самым не выполняет главную функцию — содействие развитию сети агентств.

Так, авиакомпании уже не выплачивают агентствам комиссионные сборы.

В случае банкротства или ликвидации авиакомпаний, как это было с авиакомпаниями "Малев", "Аэросвит", "Донбассаэро", агентствам не были возвращены финансовые средства за проданные перевозки, за исключением крупных агентств, которые возместили их по решениям судов. Таким образом, банковские гарантии, которые предоставляют агентства при аккредитации IATA, работают только в одну сторону — в пользу авиакомпаний. IATA, таким образом, никак не защищает аккредитованные ею агентства.



Сложилась ситуация, когда авиакомпания может разорвать договор с агентством без предупреждения и объяснения причин.

В последнее время авиакомпания "МАУ", без предупреждений агентства, ввела Q сбор в размере $5 за полетный сегмент для глобальных распределительных систем "Галилео" и Sabre. Таким образом, с одной стороны, поставив агентства в еще более неравные условия, а с другой стороны — создав условия, способствующие созданию монопольного положения для глобальной распределительной системы "Амадеус".

Обращение ведущих аккредитованных IATA агентств к авиакомпании "МАУ" остались без положительного ответа.

Сложившейся ситуации способствует и то, что в Украине отсутствует система лоббирования, когда ассоциации, созданные по отраслевому принципу, представляют интересы отрасли перед правительственными органами. Такими ассоциациями в Украине представлены еще не все отрасли по видам экономической деятельности.

Особое внимание к этой ситуации следует обратить в условиях подписанного Украиной Соглашения об ассоциации Украины с ЕС.

Следует заострить внимание на том, что в Европе в целях обеспечения справедливого доступа к распределительным сетям и предотвращения влияния таких сетей на выбор потребителя, учитывая то, что автоматизированные системы бронирования (АСБ) являются "техническими посредниками" между авиакомпаниями и туристическими агентствами, начиная с 1989 г., Регламентом Совета ЕС №2299/89 был утвержден Кодекс поведения для компьютеризованных систем бронирования, который в настоящее время заменен Регламентом Европейского парламента и Совета (ЕС) № 80/2009 от 14.01.2009 г.

Регламент разработан с тем, чтобы в условиях современных рыночных отношений предотвратить недобросовестную конкуренцию.

Значение этого Регламента возрастает еще и потому, что пассажиры все чаще пользуются услугами IT-компаний, предоставляющих возможность покупки перевозок в реальном времени, а также возрастает число продаж на сайтах авиакомпаний и поэтому они должны в своих системах продажи авиационных перевозок учитывать требования Регламента к предоставлению на экранах компьютеров турагентам информации по всем авиакомпаниям в недискриминационной форме, а также обеспечивать выполнение требований к обработке, доступу и хранению персональных данных пользователей систем.

Отдельно хочется остановиться на вопросе подготовки кадров для агентств. Поскольку кадры для туристической отрасли готовит множество вузов в стране, то остановимся на требованиях к подготовке кадров для авиационных агентств.

В условиях высокой конкуренции, развития информационных технологий и повышения требований клиентов к качеству услуг, недостаточно обучать менеджеров по продаже авиаперевозок системам бронирования и английскому языку.

Для подготовки эффективного менеджера по продажам необходимо, чтобы в учебных программах были следующие темы:

— правила выстраивания отношений с клиентами;

— основы организации и функционирования агентств по продаже перевозок пассажиров авиационным транспортом;

— маркетинг услуг;

— методы активных продаж и другие.

Менеджеры должны обладать навыками консультирования, продвижения и продажи услуг, уметь находить лучшее предложение для клиента, решать конфликтные ситуации, отвечать высоким стандартам качества обслуживания.

Следующим вопросом подготовки специалистов является подготовка и издание методологической, методической и справочной литературы для преподавателей и студентов по организации и продаже перевозок пассажиров авиационным транспортом.

ЯЦЕНКО Виктор, первый заместитель председателя Общественного совета при Госавиаслужбе Украины





Проблемы и перспективы развития водного транспорта Украины

22.04.2016 г. в рамках "Украинского инфраструктурного форума'16" прошла панельная дискуссия, посвященная вопросам функционирования водного транспорта. В ходе мероприятия обсуждались вопросы относительно последних изменений в законодательстве, проблемы водного транспорта и пути их решения, возможности привлечения финансирования, а также реструктуризация АМПУ.





Как отметил, открывая мероприятие, замминистра инфраструктуры Юрий Васьков, на сегодняшний день морпорты лишены источника финансирования развития стратегической инфраструктуры. "Говоря о деятельности в вопросах развития Мининфраструктуры, я хотел бы разделить ее на несколько направлений. Прежде всего, мы говорим об инфраструктуре в морских портах. И тут необходимо разделить имущество портов на две части — стратегическое и нестратегическое (коммерческое). Стратегическое имущество поддерживается и должно поддерживаться и развиваться за счет целевых портовых сборов — других источников финансирования в виде бюджетных поступлений мы пока не имеем. Поэтому портовые сборы — это единственная статья, за счет которой мы должны содержать, развивать и строить новую стратегическую инфраструктуру", — отметил Ю. Васьков.

По его словам, на сегодня уже есть проблемы, которые заключаются не столько в уровне портовых сборов, а в том, что существующее нормативное поле не позволяет тратить целевые средства.

"Почему? Проблема в том, что портовые сборы включаются в общие валовые доходы предприятия и из них формируется чистая прибыль, а самая главная проблема 2016 г. — размер части чистой прибыли, который подлежит уплате в бюджет, повышен до 75%. Если к этим 75% добавим так называемый налог на дивиденды, то сумма средств, направленных в бюджет, составит 89%", — уточнил замминистра.

Так, на сегодня 89% целевых портовых сборов посредством налогообложения идут в бюджет, из-за чего морпорты лишены источника развития стратегической инфраструктуры.

"С одной стороны — мы заботится о наполнении бюджета, с другой — мы лишены фактического источника развития стратегической портовой инфраструктуры. Поэтому позиция Мининфраструктуры — эту норму нужно пересматривать в 2016 г.", — заявил Ю. Васьков, добавляя, что в таких условиях кредитование под стратегическую инфраструктуру практически невозможно.

"Программа-максимум — имплементировать европейский принцип, когда портовые сборы учитываются отдельно и не включаются в валовые доходы, и, соответственно, каждая копейка идет на целевые объекты", — отметил он.

Говоря о нестратегической (коммерческой) инфраструктуре, Ю. Васьков подчеркнул, что министерство поддерживает скорейшую коммерциализацию государственных стивидорных компаний.

"Говоря о коммерциализации, мы имеем в виду либо концессию, либо аренду, либо приватизацию. Для последнего нужно, чтобы парламент исключил государственных стивидоров из списка не подлежащих для концессии, т.е. нужно изменить законодательство (что тоже произойдет в т.г.). Наиболее эффективным стивидором, по мнению Мининфраструктуры, является частная компания, которая либо полностью оперирует собственным имуществом, либо работает в той или иной форме ГЧП", — подчеркнул Ю. Васьков.

"Когда мы слышим, что государственные стивидоры могут самостоятельно работать и развиваться, то это расценивается как личный интерес людей, которые такую позицию озвучивают", — добавил он.

Говоря о полностью частных объектах на настоящее время, замминистра отметил, что в этом секторе роль государства заключается в подготовке качественного законодательства.

Что касается речной инфраструктуры, то Ю. Васьков напомнил, что есть проект закона "О внутреннем водном транспорте". По его словам, в основу документа было заложено максимальное освобождение от чрезмерных платежей и мотивация развития речного судоходства.

"Законопроект предусматривает отмену рентной платы за водопользование, отмену портовых сборов, отмену плат за шлюзование, за развод мостов, открытие внутренних водных путей для судов под всеми флагами. Вместо этого в гораздо меньшем размере законопроект предполагает введение речного сбора, единого целевого сбора, который должен направляться на поддержание и развитие речной инфраструктуры", — пояснил замминистра инфраструктуры.

"Именно этот предполагаемый речной сбор является объектом критики некоторых наших партнеров, которые хотят, чтобы река была полностью бесплатной и все поддерживалось за счет госбюджета. Если нам удастся убедить соответствующие государственные институции, что полностью должны быть бесплатными все внутренние водные пути, и госбюджет или в виде акцизов, или в виде других поступлений найдет возможность содержать внутренние водные пути, министерство будет этому только радо. Пока мы не видим этой возможности, и мы заложили именно этот принцип, который приведет к 70%-му удешевлению валовой нагрузки на перевозчика", — резюмировал Ю. Васьков.

Вместе с тем заместитель главы АМПУ по логистике Вячеслав Вороной сообщил, что норма об обязательном отчислении госпредприятиями 75%-й доли прибыли в госбюджет станет причиной того, что Государственное предприятие "Администрация морских портов Украины" (АМПУ) по итогам 2016 г. ощутит нехватку средств на капитальные инвестиции в размере около 2 млрд грн.

"Что касается постановления КМУ № 1156, которое предусматривает отчисление части чистой прибыли госпредприятия в размере 75% в бюджет. Мы подсчитали, что ориентировочно до конца года нехватка средств на капитальные инвестиции в связи с вступлением в силу этого постановления может составлять порядка 2 млрд грн. Это те средства, которые должны были пойти на развитие инфраструктуры и которые были запланированы при подготовке финплана на 2016 г.", — резюмировал В. Вороной.



Что касается инвестиционного процесса и оптимальной формы инвестиций, В. Вороной сообщил, что в Украине реформа портового сектора затянулась на 22 года, в связи с этим за это время были построены и частные терминалы, и государственные терминалы, которые управляются частными компаниями на основе аренды или инвестиционных договоров. Есть и государственные стивидоры, которые управляют госактивами.

"Потому нужно взвешенно подходить при передаче этих активов, выбирая нужную форму. Поскольку у нас уже есть много частных терминалов, то для того, чтобы все стивидоры работали в одной правовой среде, для этого нужна приватизация", — отметил В. Вороной.

Также он акцентировал внимание на том, что глобальная задача, которая стоит перед отраслью, — это создание Морской администрации в Украине.

"Весь мир живет по одним правилам, а Украина — по другим, хотя общепринятый факт, что судоходство, все, что в сфере судоходства, на 98% зависит от международного законодательства (тем оно и отличается от авто- и ж/д транспорта). Поэтому создание Морской администрации в Украине как центрального органа исполнительной власти, который будет иметь целевой фонд, который будет иметь нормальное финансирование, будет отвечать за подготовку и имплементацию документов, — это первоочередная задача", — сообщил В. Вороной.

Говоря об АМПУ, замглавы ведомства добавил, что на сегодняшний день нецелесообразно говорить о новой реформе, пока еще не завершена реформа, начатая в 2013 г.

"В первую очередь нужно выполнить те положения Закона "О морских портах", которые были предусмотрены, но до сегодняшнего дня не выполнены, а именно утверждение границ территории портов, принятие новых редакций обязательных постановлений, разделение административных и хозяйственных функций. Еще один важный момент — нужно избавляться от непрофильных активов", — заявил В. Вороной.

Генеральный директор СК "Укрречфлот" Дмитрий Москаленко напомнил, что грузоперевозки рекой в 2015 г. упали фактически в 3 раза по сравнению с 2007 г.

"Парадоксально, но на сегодня при наличии такой инфраструктуры, как река, достаточно оснащенной с точки зрения инфраструктуры (порты, терминалы, причалы), которая осталась со времен СССР, удельный вес речных перевозок составляет 0,3%. Дело в том, что в Украине так и не сформирован единый целостный подход к вопросам управления различными видами транспорта, не было подхода, направленного на сбалансирование транспортной системы грузов, которые перевозятся разными видами транспорта", — отметил Д. Москаленко.

Он также уточнил, что функционирование речного транспорта в Украине напрямую зависит от принятия Закона Украины "О внутреннем водном транспорте", разработки и внедрения системы межотраслевых товаротранспортных балансов и внесения изменений в нормативные документы Мининфраструктуры для повышения конкурентоспособности ВВТ.

"Принятие законопроекта "О внутреннем водном транспорте" создаст базис для развития и урегулирует правоотношения на реке. Документ создает целевое использование средств, которые продуцирует речной транспорт, и их расходование на реку. Второй момент — документ разделяет административную и хозяйственную функции, потому как на сегодня эти функции переплетены. Мы считаем, что необходима консолидация единого административного центра на реке и отделение административных функций от хозяйственных", — подчеркнул гендиректор "Укрречфлота".

Что касается разработки и внедрения системы межотраслевых товаротранспортных балансов, то Д. Москаленко отметил, что государство должно подсчитать, как всем участниками грузоперевозок (государство, грузовладелец и вид транспорта) выгодно, чтобы груз двигался по определенной цепочке и удовлетворял потребности всех игроков рынка.

"К каким ожидаемым эффектам может привести эта система? Первое — разгрузка наземной инфраструктуры, частичное переключение грузов с наземного транспорта на реку… На сегодня река может пропустить от 30 до 40 млн т грузов в год. Второй эффект — это создание новых стивидорных мощностей, в том числе и зерновых. Это, в свою очередь, повлечет создание новых рабочих мест и развитие смежных отраслей, в первую очередь и судостроения", — констатировал Д. Москаленко.

Комментируя вопросы развития морских портов, почетный президент Николаевского морского порта Василий Капацина отметил, что вопросы приватизации морских портов на сегодня являются очень актуальными. "И на вопрос, что завтра приватизировать, ответа нет. И чем далее мы будем откладывать этот вопрос, тем больше вероятность, что государство ничего не получит", — заявил В. Капацина.

Гендиректор терминала "ТИС" Андрей Ставницер также отметил, что создание в Украине "облачного порта" принесет государству одни потери без каких-либо отчислений государству.

"Сначала нужно загрузить обычные украинские порты, и уж потом начинать говорить о создании "облачного порта", — резюмировал А. Ставницер.

Он также отметил, что для развития железной дороги в портах необходимо забрать конечные станции в портах из управления "Укрзализныци" и передать их на баланс АМПУ, потому что очевидно, что эти ж/д станции требуют инвестиций.

РОСЛИК Инна



Искать новые грузы, чтобы компенсировать потери



Стабильная работа и увеличение показателей агроэкспорта осуществляются благодаря развитости нашей зерноперевалочной портовой инфраструктуры и ее слаженной работе с партнерами по зерновому конвейеру — транспортниками, зернотрейдерами и экспедиторскими компаниями. Свыше 90% зерновых из Украины уходит на морских судах (насыпью или в контейнерах). В большинстве случаев для формирования экспортных партий используются портовые зерновые терминалы. Основной поток зерна (более 60%) через зерновые терминалы в портах проходит с июня по декабрь, а пик приходится на ноябрь—декабрь, когда мощности загружены на 90%. Всего в текущем маркетинговом году при водных экспортных отгрузках зерна и приравненных к ним продуктов из Украины было задействовано порядка 70 точек отгрузки, к которым есть возможность причалить судну.

В настоящее время сохраняется стойкая потребность операторов зернового рынка в развитии зерноперевалочных мощностей в крупных портах и построении своей собственной логистической цепочки. С этой точки зрения, сегмент украинской зерноперевалки оценивается как наиболее привлекательный для инвестиций и перспективный для финансирования. Данная тенденция подтверждается высокими результатами работы морских портов по перевалке зерновых в сезоне 2014/15 МГ, которые стали новым историческим рекордом.

Большая часть мощностей украинских морских портов сосредоточена в Одесском и Николаевском регионах — ок. 57% и 25% соответственно. В Азовском регионе фактически всего два терминала — Бердянский ЗПК "Новая Хортица" и "Укртрансагро" (ООО "СРЗ"), а также два комплекса, предназначенных для погрузки по прямому варианту в Мариупольском и Бердянском портах. С ростом экспорта зерновых перевалка в портах Азовского региона увеличивается, динамика составила: в 2012 г. — 1,2 млн т, в 2013 г. — 1,4 млн т, в 2014 г. — 2 млн т. При этом экспортный потенциал областей, тяготеющих к портам Азовского моря — Донецкой, Луганской и Харьковской, — составляет в настоящее время около 4 млн т зерновых грузов.

Учитывая тенденцию роста производства зерновых в восточных областях страны, давно уже назрела необходимость строительства дополнительного зернового терминала в самом глубоководном порту Азовского моря — Мариупольском.

Мариупольский морской торговый порт расположен на северо-западном побережье Таганрогского залива Азовского моря, основан во 2 пол. XIX века. Порт выгодно расположен в узле транспортных коридоров, в центре наибольшего индустриального района юго-востока Украины.

Внутренняя акватория порта защищена от волнения, ветра и льда четырьмя оградительными сооружениями общей длиной 4,53 км. Мариупольский порт принимает суда с осадкой до 8,0 м и длиной до 240 м.

В Мариупольском порту насчитывается 18 грузовых причалов общей длиной около 3,7 км с проектными глубинами от 8,0 до 9,75 м.

По территориальному признаку, объемам и характеру работы грузовые причалы порта разделены на 3 грузовых района. В состав 2-го грузового района входит также углепогрузочный комплекс (УПК).

Валовой сбор зерновых и зернобобовых в потенциальных областях, тыс. т

Наименование	2012/2013	2013/2014	2014/2015
Валовой сбор в Донецкой, Луганской, Харьковской обл.	5653,0	8055,4	5795,3
Расчетный экспортный потенциал	2703,8	4088,6	3206,0
Доля в валовом сборе всех областей Украины, %	12,2%	12,6%	13,5%



Порт располагает открытыми складскими площадками и крытыми складами. Общая площадь открытых складских площадок порта составляет около 270 тыс. м^2. Открытые складские площадки различных размеров расположены практически на всех грузовых причалах (кроме причалов № 5 и № 6), как в прикордонной, так и в тыловых зонах. Крытое складское хозяйство порта состоит из трех складов различной площади, расположенных в прикордонной зоне причалов №№ 2—3 и в тыловой зоне причалов №№ 16—17. Общая площадь крытых грузовых складов составляет 11,8 тыс. м^2.

Мариупольский порт начал свою работу 127 лет назад. Строительство глубоководного морского порта было обусловлено возросшим грузооборотом промышленников Приазовья и необходимостью быстро, надежно и удобно грузить крупнотоннажные суда непосредственно у причалов. Принятие решения о строительстве порта именно в Мариуполе было оправданно — данный порт стал первой на Азовском море закрытой гаванью, где суда могли укрываться от бурь и оставаться на зимовку.

Проектная пропускная способность Мариупольского порта, оцененная специалистами ГП "ЧерноморНИИпроект", на сегодняшний день составляет порядка 19 млн т грузов в год. Максимальных показателей грузооборота за всю свою историю порт достиг в 2007 г., переработав 17,4 млн т. За последние два года динамика грузооборота порта по объемам и видам грузов имеет тенденцию к снижению, что связано со сложной военно-политической и экономической ситуацией на Донбассе. Так, в 2014 г. порт перегрузил чуть больше 12,072 млн т, из них зерновых — 496,4 тыс. т; в 2015 г. — 8,538 млн т грузов, из них зерновых 235,5 тыс. т; за 1 квартал 2016 г. всего перегружено — 1,118 млн т, из них зерновых — 39,9 тыс. т.

Эти данные свидетельствуют о наличии резерва общей пропускной способности порта по сравнению с его проектными показателями по грузообороту.

Вместе с тем следует отметить, что достигнутый в предыдущие, "довоенные" годы грузооборот Мариупольского порта можно считать практически предельным и его последующий рост, при нормализации политической и экономической ситуации на Донбассе, может сдерживаться отсутствием современных специализированных перегрузочных комплексов в порту для некоторых видов грузов, в частности зерновых.

В свое время, в 2003 г. специалистами института "УкрНИИагропроект" (г. Киев) уже был разработан инвестиционный проект модернизации крытого склада порта, находящегося на территории 2-го причала. Проект включал в себя увеличение нормы единовременного хранения зерновых грузов до 20 тыс. т, организацию приема груза на склад со всех видов транспорта и годовой мощностью 1 млн т. Но в те годы, учитывая увеличение перевалки черных металлов, полную переориентацию на металлургические грузы и для обеспечения их экспорта, порт вкладывал все свои средства в покупку новых кранов и автопогрузчиков. Проект модернизации крытого склада порта не был реализован и осуществление его было отложено на неопределенный срок.



Евгений Ляхов, главный инженер ГП "Мариупольский МТП": "Зерновые ранее не входили в список основных грузов, которые переваливались в Мариупольском порту. Перевалка зерновых в Мариупольском порту велась, в основном, при помощи плавучих кранов. Происходило это следующим образом: 2 плавкрана ставились у причала, грузовладелец самосвалами завозил зерно и выгружал его в лотки (емкость каждого лотка была равна емкости 1 самосвала), через которые, плавкранами, зерно перегружалось на судно.

В 2014—2015 гг. Мариупольский порт ощутил резкий спад грузопотока. Для сохранения стабильной работы предприятия руководству порта необходимо было загрузить причалы. Тогда для привлечения и перевалки зерновых грузов решено было выделить причал № 8 — самый новый причал порта, который идеально ровный, покрыт новыми плитами, имеет новые причальную стенку, подкрановые пути и подъезды, словом — всю инфраструктуру для обработки автотранспорта и ж/д вагонов — и начать перевалку уже не плавучими, а портальными кранами. Одной из главных задач при перевалке зерна на причале № 8 была организация приема любых типов автотранспорта и обеспечения его работы вне зависимости от вида его разгрузки: самосвальной, ручной, задней, боковой или же двусторонней. На такую спецплощадку может заехать машина любого типа, высыпать зерно, которое затем портальным краном, при помощи грейфера, будет перегружено в трюм судна прямым вариантом.

Таким образом, была обеспечена возможность завоза зерна любым типом автотранспорта, а при необходимости — и по железной дороге, т.к. причал имеет ж/д подъездные пути".

Согласно прогнозам экспертов и участников рынка ожидается дальнейший рост производства зерновых культур. Соответственно с увеличением объемов будет расти и экспорт. Для обеспечения хранения и экспорта зерновых понадобятся дополнительные портовые терминалы.

Объем грузооборота через Мариупольский порт будет напрямую зависеть от объемов производства зерновых в Украине и объемов экспорта. В настоящее время при объеме экспорта до 32—35 млн т в год специалистами оцениваются перспективные объемы экспорта на ближайшие 20 лет, как минимум, в 2 раза больше, т.е. до 65—70 млн т год. Непосредственная перспектива экспорта зерновых для Мариупольского порта специалистами порта оценивается на уровне 2—2,5 млн т в год.

При наличии в Мариуполе специализированного комплекса с конкурентоспособной экономикой география поставок включит в себя Донецкую, Луганскую, Харьковскую, а также Днепропетровскую и Запорожскую области.

Предполагаемое место строительства зернового комплекса расположено на прикордонных и тыловых складских площадках причалов № 4 и № 3 Мариупольского порта общей площадью около 20 тыс. м^2. В предыдущие годы на этих причалах перегружались преимущественно металлогрузы. Место выбрано не случайно, т.к. оно расположено практически в центре порта, в историческом месте — Хлебной гавани, с которого собственно и начинался сам Мариупольский порт. Присутствуют хорошая транспортная развязка. Проектные глубины возле причалов №№ 3 и 4 составляют 9,75 м. Площадка непосредственно примыкает к мелькомбинату, в состав которого входит элеватор. С юго-западной стороны к предполагаемой площадке строительства зернового комплекса и причалу № 4 примыкает Узкий пирс с причалами № 5 и № 6, проектные глубины которых также составляют 9,75 м. В дальнейшем, при необходимости, Узкий пирс также может быть дополнительно интегрирован в развивающийся зерновой комплекс.

К основным характеристикам комплекса относятся:

— мощность комплекса по перегрузке зерновых составляет 2,0 млн т в год;

— емкости единовременного хранения — 131,1 тыс. т;

— мощность по приему зерновых грузов с автомобильного транспорта — 2 х 250 = 500 т/час, или 9,0 тыс. т/сутки (с учетом неравномерности подачи зерновозов);

— мощность по приему зерновых грузов с железнодорожного транспорта — 2 х 500 = 1,0 тыс. т/час или 4,5 тыс. т/сутки (с учетом скорости маневровых работ);

— мощность загрузки судов — 2 х 1000 = 2000 т/час;

— мощность по сушению зерна — 3,0 тыс. т/сутки.

Для обеспечения доставки на экспорт зерновых грузов через Мариупольский порт необходимо рассматривать два основных вида транспорта — автомобильный и железнодорожный.

Транспортировка грузов автомобильным транспортом имеет ряд преимуществ — оперативность, возможность доставки прямо с поля при уборке, конкурентная стоимость при условии расстояния перевозки до 300 км.

Железнодорожный транспорт — экономически более выгодный при доставке на большие расстояния, но в то же время он не является таким оперативным, как автомобильный. В настоящее время в Украине наблюдается дефицит специализированных вагонов-зерновозов, оборачиваемость которых низкая из-за загруженности на других железных дорогах и припортовых станциях. При перевозках зерновых через Мариуполь оборачиваемость вагона вырастет в 2—3 раза. Это очень выгодное конкурентное преимущество.

Отгружать зернопродукцию из Мариупольского МТП возможно в любую страну мира. Для погрузки судов типа Panamax можно использовать Мариуполь с последующей догрузкой в Черном море.

Игорь Барский, начальник коммерческой службы ГП "Мариупольский МТП": "Анализ существующих зерновых терминалов в портах Украины или в непосредственной близости от портов показал, что большинство из них являются частными. Это подразумевает, что заход на такой терминал для стороннего грузовладельца, не являющегося собственником, достаточно проблематичный. Рост объемов экспорта зерновых, наблюдающийся последние годы, создает дефицит перевалочных мощностей. Наши ближайшие конкуренты — "Укртрансагро" на Азовском судоремонтном заводе и "Хортица" в Бердянском морском порту — хоть и открыты для всех



грузоотправителей, но эти терминалы имеют ряд конкурентных недостатков: строились они более 10 лет назад и при их проектировании не были учтены многие требования, которые в современных реалиях грузовладельцы предъявляют к качеству услуг по перевалке зерна.

Новый зерновой терминал, строящийся в Мариупольском порту, однозначно вызовет интерес у трейдеров — и возможностью доступа, и повышенным современным качеством услуг. К этому необходимо прибавить давно известные конкурентные преимущества нашего порта — стабильные глубины, когда судно может грузиться до осадки 8 м, и маневровые работы с судами в акватории порта при скорости ветра до 14 м. В наш порт могут заходить суда класса Panamax длиной до 250 м, способные перевозить 70—80 тыс. т грузов. Такое судно может взять на борт в нашем порту 30 тыс. т, а остальное количество догрузить в одном из глубоководных портов на Черном море. Теоретически, зернотрейдер из нашего региона может завезти все 70—80 тыс. т груза в один из портов с большими глубинами на Черном море и загружаться там, но там и ставки на перевалку выше, плюс транспортная составляющая. В схеме с загрузкой части зерна на судно в Мариупольском порту грузовладелец экономит $12—15 на тонне, что является немалой суммой на десятках тысяч тонн груза".

Проектируемый комплекс в Мариупольском порту относится к наиболее современным высокотехнологичным комплексам, не имеющим аналогов ни в Азовском, и возможно, ни в Черноморском регионе, так как имеет ряд неоспоримых преимуществ.

Комплекс включает в себя:

— здание автоматического пробоотбора зерна с экспресс-лабораторией;

— 23 силосных емкости по 5,7 тыс. т единовременного хранения каждый и суммарной емкостью всего комплекса 131,1 тыс. т;

— 8 оперативных силосов по 500 т каждый суммарной емкостью 4 тыс. т;

— 1 станцию разгрузки автомобилей на 2 проезда с автовесами и рабочей башней;

— 1 станцию разгрузки железнодорожных вагонов на 2 потока;

— 8 транспортных галерей;

— 3 норийные башни;

— 5 опорных башен;

— 2 прикордонные галереи;

— 2 зернопогрузочные машины;

— 2 железнодорожных весов и 1 бункерные весы-дозатор;

— операторскую и щитовую.

Для проектируемого зернового комплекса с пропускной способностью грузов 2,0 млн т/год будет существовать возможность приема одновременно с двух видов транспорта — с интенсивностью в сутки не менее 240 автопоездов и до 100 полувагонов. При приемке грузов с каждого вида транспорта в проекте рассматривается возможность одновременной выгрузки грузов двух типов либо грузов разного качества. Лаборатория зернового комплекса по определению качества груза будет обеспечивать непрерывно весь процесс по приему груза со всех видов транспорта и его дальнейшую отгрузку на суда. К дополнительным технологичным особенностям зернового комплекса относятся:

— зерносушилка мощностью на 3,0 тыс. т/сутки (очень редко встречается в портах);

— демпферный накопитель автотранспорта, расположенный за основной территорией порта, оборудованный собственной экспресс-лабораторией, позволяющий предварительно накапливать парк автозерновозов, оперативно осуществлять пробоотбор, существенно сокращать время простоя автотранспорта в ожидании подтверждения качества груза;

— возможность одновременной приемки грузов с каждого вида транспорта и одновременной выгрузки грузов двух типов, либо грузов разного качества;

— возможность работы комплекса в реверсном режиме (2 очередь), как на отгрузку, так и на прием зерновых грузов;

— реверсная зернопогрузочная машина с возможностью погрузки и разгрузки зерновых на плавсредства различных типов (лихтеры, несамоходные баржи, суда река-море и т.д.).

Строительство зернового комплекса в Мариупольском порту предусматривается с разбивкой на две очереди. Первая очередь: сер. 2016 г.—нач. осени 2017 г., мощность единовременного хранения которой составляет 57,0 тыс. т (10 емкостей по 5,7 тыс. т) и одна зернопогрузочная машина производительностью до 1,0 тыс. т/час, ориентировочная стоимость строительной части — 400—420 млн грн., без стоимости зернопогрузочной машины импортного производства, которая оценивается примерно в EUR 2,7—3,0 млн. Вторая очередь: сер. 2016 г.—конец в 2019 г., мощность единовременного хранения составляет 74,1 тыс. т (13 емкостей по 5,7 тыс. т) и одна зернопогрузочная машина производительностью до 1,0 тыс. т в час, с потенциальной возможностью работы в реверсном варианте, ориентировочная стоимость строительной части — ок. 400 млн грн., без стоимости зернопогрузочной машины импортного производства, которая оценивается примерно в EUR2,7—3,0 млн и в дальнейшем будет уточнена в зависимости от режима ее работы: прямой или реверсный вариант.

Александр Олейник, директор ГП "Мариупольский морской торговый порт": "Нам необходимо искать новые грузы, чтобы компенсировать потери. Одним из самых перспективных является зерно. На Азовском море у Украины до сих пор нет современного полноценного зернового терминала. Поэтому после детального изучения данного вопроса было принято решение о его строительстве в нашем порту. Проект строительства нового зернового терминала в Мариупольском порту согласован и поддерживается Мининфраструктуры Украины. Вложение инвестиций в строительство нового зернового терминала планируется полностью за средства порта, никаких выделений бюджетных средств не предусмотрено.

Терминал позволит перерабатывать 2 млн т зерна в год. Строительство начнется в этом году, но основные работы будут выполнены в 2017 г. и 2018 г. Уже в конце 2017 г. планируем начать перегружать зерновые грузы и получать первые доходы. Завершить строительство намечено в 2019 г.".

БОХАН Сергей



ОТ РЕКОРДА К РЕКОРДУ

31.03.2016 г. состоялась девятая по счету церемония награждения победителей Национального морского рейтинга, организованного издательским домом "Порты Украины" и информационно-аналитическим центром BlackSeaTrans. В нынешнем году чествование победителей Национального морского рейтинга состояло как бы из двух частей: собственно награждения отличившихся и свободного общения, обмена мнениями представителей морского сообщества в непринужденной обстановке. Здесь много знакомых лиц, корифеев морской отрасли и молодых специалистов, успевших показать, на что они способны.

Среди победителей в номинации "Человек года на водном транспорте" замминистра инфраструктуры Юрий Васьков (1 место), гендиректор ООО "Бруклин-Киев", оператора терминалов в Хлебной гавани Одесского порта, Юрий Губанков (2 место), министр инфраструктуры Андрей Пивоварский и гендиректор группы компаний "ТИС" Андрей Ставницер. В номинации "Золотая тонна" впервые в истории Рейтинга отмечены девять стивидорных компаний. В том числе пять терминалов "ТИС" (гендиректор А. Ставницер), которые переработали в 2015 г. в акватории порта "Южный" рекордное количество грузов — 26,5 млн т, компания "Бруклин-Киев" (гендиректор Ю. Губанков), установившая новый рекорд перевалки грузов — 8,06 млн т, ГП "Бердянский морской торговый порт" (директор Николай Ильин), переваливший в 2015 г. 4,3 млн т грузов, оператор терминала в Одесском порту ООО "Металзюкрайн" (гендиректор Н. Бондарюк), переработавшее рекордный объем грузов — 2,6 млн т, и др. В других номинациях отмечены портовые операторы, госстивидоры, учебные заведения отрасли, крюинговые компании, контейнерные линии, экспедиторские и агентские компании.

ТИТУЛОВАННАЯ КОМПАНИЯ

Мы специально привели две наиболее важные номинации, в которых победителем названа группа компаний "ТИС". На протяжении нескольких лет компания добивается рекордных показателей перевалки грузов, развивает свою инфраструктуру, в том числе железнодорожную, оснащает терминалы перегрузочной техникой.





Окончательный размер инвестиций будет известен после утверждения проектной документации КМУ. Начнется строительство терминала в конце нынешнего года. Окончание дноуглубительных работ — февраль 2018 г., завершение строительства терминала — сентябрь того же года. Срок окупаемости инвестиций — примерно 5—7 лет.

Как отметил глава АМПУ, расширение акватории не делается эксклюзивно для строящегося 25 причала: в перспективе планируется сооружение 26, 27 причалов. Иными словами, этим самым закладывается основа для дальнейшего развития порта "Южный".

В свою очередь А. Примак проинформировал, что в результате реализации проекта в бюджеты всех уровней ежегодно планируется поступление около 300 млн грн., будет создано 350 рабочих мест, администрация порта "Южный" получит около $10 млн портовых сборов.

— *По сути, проект Cargill и "МВ Карго" — самая крупная инвестиция в Украине. В стране с такими экономическими и политическими реалиями такие проекты государственно-частного партнерства — большая редкость. И то, что мы смогли в таких условиях привлечь одного из крупнейших американских инвесторов, это большая победа нашей команды*, — отметил А. Ставницер.

26,5 млн т, переваленных пятью терминалами в 2015 г., по плечу не всякому госпорту, даже большому. По сути, "ТИС" — один из сухогрузных портов, только частный. И результаты его деятельности поражают, заставляют говорить об этом порте как об экономическом чуде. По справедливому мнению экспертов, по интенсивности и скорости перевалки "ТИСу" нет равных не только в Украине, но и на Черном море. В то же время нет ни одного отечественного порта, который бы за 20 лет своего существования увеличил причальную линию на 1,7 км. И по объему вложенных инвестиций "ТИС" в лидерах морской отрасли Украины: за 20 лет — полмиллиарда долларов. "ТИС" — портовый оператор, не уступающий передовым терминалам Европы по объемам перевалки, интенсивности, техническому и технологическому оснащению.

ЕЩЕ ОДИН ЗЕРНОВОЙ ТЕРМИНАЛ В АДЖАЛЫКСКОМ ЛИМАНЕ

23 марта в головном офисе ГП "АМПУ" состоялось подписание договора о реализации инвестиционного проекта компании Cargill в порту "Южный". Подпись под документом поставили председатель Администрации морских портов Украины Андрей Амелин и директор ООО "МВ Карго" Александр Примак.

— *Проект предусматривает создание зернового терминала в акватории порта "Южный"*, — сказал А. Амелин. — *Строительство зерновых мощностей и причала № 25 берет на себя наш партнер — компания "МВ Карго". В свою очередь АМПУ обязуется расширить акваторию и довести глубину у причала до 16 м. Предположительно инвестиции компании — около $100 млн, с нашей стороны — около $50 млн.*

Зерновая тема сейчас, как говорят, в тренде. В портах Большой Одессы строят новые зерновые терминалы, расширяют имеющиеся зерновые мощности. В порту "Южный" уже действуют два зерновых терминала — "Бориваж" и "ТИС-зерно". "МВ Карго" построит еще один терминал с проектной мощностью 5 млн т зерна в год. Вторая очередь терминала предусматривает увеличение мощности еще на 2—4 млн т.

— *Для нас очень важно, что в подписанном договоре о строительстве причала и зерновых мощностей есть пункт об обязательствах компании Cargill обеспечить загрузку терминала необходимым объемом зерновых грузов. Построить причал и зерновые мощности — это лишь полдела. Главное — обеспечить загрузку.*

В данном случае конкретный грузовладелец будет оперировать конкретным причалом. Это создает удобные и понятные условия государственно-частного партнерства. А для администрации порта важно, что порт "Южный" получит дополнительно 5 млн т зерна в год, — подчеркнул начальник администрации порта "Южный" Максим Широков.

ОВРУЦКАЯ Татьяна



А. Соколов: "Сейчас наиболее сложная задача — это подготовить к концессии Херсонский морпорт"



Победитель конкурса Мининфраструктуры по выбору руководителя ГП "Херсонский морской торговый порт" Андрей Соколов рассказал журналу "Транспорт" о том, как осуществить концессию в порту, кто может быть концессионером, а также с какой командой он пришел на новую должность.

— *Какая перед Вами стоит сейчас основная задача?*

— Сейчас наиболее сложная задача — это подготовить к концессии Херсонский порт. Так сложилось, что, будучи в Мининфраструктуры, я предметно занимался вопросами государственно-частного партнерства (ГЧП). Проводилась работа со странами-консультантами, с USAID, прорабатывали варианты и виды ГЧП. По итогам работы с экспертами USAID пришли к тому, что концессия — это наиболее оптимальный путь к привлечению инвестиций. Почему именно концессия? Потому что решающим фактором для конкурса, который проводится по концессии, является объем грузооборота и инвестиции. Это максимально решает задачу самого министерства — обеспечить доступ импортных и экспортных товаров к перевалке. Это основная функция, и будет ли она государственная или частная — это вопрос целей.

У нас сложилась такая история, что государственное имущество — это ничье, либо такое имущество рассматривают как свое те, кто им управляют вроде бы как в интересах государства, но в частности и в своих интересах. Потому возникает необходимость передачи этого имущества в частные руки, иначе эффективной работы не будет. Равно так же и с развитием порта: во многих портах возможности инвестировать средства в свое развитие нет. КМУ принял постановление, согласно которому 75% прибыли отправляется в бюджет, и если ранее на обновление основных фондов у многих предприятий денег было недостаточно, то сейчас их и вовсе нет. И в таких условиях полноценно обновляться смогут только крупные порты — "Южный", Ильичевский порты. Вместе с тем делать масштабный инвестиционный проект, который предусматривает десятки миллионов долларов инвестиций ежегодно, фактически нереально, а для Херсонского МТП тем более, учитывая, что порт приносит около $2 млн прибыли в год.

В концессионном конкурсе есть один момент — это что, собственно, выносится на конкурс. Это будет навалочный терминал, зерновой терминал. К примеру, Херсонский морпорт универсальный — переваливаются металл, насыпные и пищевые грузы, зерновые и химические грузы, уголь, мешки и т.д. И его универсальность — это главное преимущество. Изначально порт ориентировался на компактные, тяжелые грузы, но сейчас вынужден переваливать через крытые склады легкие, объемные грузы.



— У порта нет стабильной загрузки?

— По тяжелым грузам — нет. Например, что касается металла. То, что идет по реке, металл, сейчас обрабатывает речпорт "Укрречфлота". Он дает комплексную ставку с учетом перевозки с тоннажем по Днепру из речных портов с перевалкой на суда и отправкой далее. Они предоставляют сервис. А Херсонский порт — один из элементов сервиса, и тот, кто делает этот сервис, вставляет в цепочку свое предприятие.

— Возвращаясь к концессии, что нужно сделать?

— Были разного рода проекты — стратегический план развития Херсонского морпорта, концессионное ТЭО. Но проблема в том, что проекты рассчитаны на незначительные объемы инвестиций. Само концессионное ТЭО не предусматривало реализацию масштабных проектов. А масштабный проект для Херсонского порта — это использование реки. Функция Херсонского устьевого порта заключается в том, чтобы делать перевалку с маленького тоннажа, который может с маленькими осадками идти по реке, спускается до устья, там груз переваливается на крупнотоннажный флот и идет далее. В Украине этот процесс может носить характер двойной перевалки — переваливать на крупнотоннажные суда, например, морские баржи, а далее с морских барж осуществлять догрузку на рейде на большие суда. Практика такая есть, переваливаются миллионы тонн на рейде — одна из компаний в Очакове, для примера, переваливает около 5 млн т ежегодно.

Для того, чтобы осуществился концессионный конкурс, и комиссия, состоящая из чиновников, утвердила проект, этих же чиновников нужно убедить, что проект оптимальный. Для этого нужно сравнить несколько вариантов развития, показать экономический эффект, и где-то на этом этапе "застрял" порт "Южный". К чему пришли в Мининфраструктуры — в ведомстве нет собственного видения, как должны развиваться порты. Есть стратегические планы развития, которые формируются путем сбора всех предложений инвесторов, их компиляции, но это просто "хотелки" инвесторов. Можно было ранее наблюдать, как во время бума все строили контейнерные терминалы. В итоге их стало 5 в 3 морских портах, 2 из них несколько лет стояли полностью пустые. И если строительство проходило за счет АМПУ как развитие инфраструктуры, то государство потеряло деньги.

На конец 2008 г. по контейнерам было проектов, включая АР Крым, на 50 млн TEU пропускной способности. По факту в том же 2008 г. грузов было всего 1,2 млн TEU, сейчас — около 500—600 тыс. TEU. Контейнерные терминалы хотели строить все, не имея никакой единой стратегии. Подобная ситуация была в Польше со складами "А". Более того, такая ситуация может быть и с зерновыми терминалами, их сейчас строят все: "Бунге Украина" открывает вторую очередь в Николаеве, "Нобель групп" открывает специализированный терминал в Николаеве, в СМП "Октябрьск" Orexim хочет строить зерновой терминал на 100 тыс. т, "Новотех" в Одессе реализует проект зернового терминала на 100 тыс. т в течение 4 лет, "Бруклин Киев" расширит зерновой терминал, Soufflet Group — зерновой терминал в Ильичевске, склад напольного хранения, также в Ильичевске уже год работает "Транс-Сервис" на складе напольного хранения, Cargill строит в "Южном" зерновой терминал и т.д. При этом рост экспорта зерновых будет в определенной мере ограничен.

— Но сегодня говорят об очередном рекордном экспорте зерновых.

— Да, вырастет, но рост составит 10 млн т, а мощностей только в Одессе и Ильичевске будет больше, чем на 10 млн т, а еще есть и "Южный", и Николаевский порт. Каждый рассчитывает, что грузопоток пойдет к нему, но в данном случае эти терминалы являются лишь звеном от поля до потребителя на экспорте, это не публичные терминалы в чистом виде.

— Значит вопрос опять в отсутствии концепции комплексной программы по портам?

— Да, нужно общее видение развития, чтоб можно было объявлять концессионный конкурс. Практика США — нанимать консультантов (держать своих специалистов не выгодно, стратегия развития нужна раз в 5 лет). Так возникла идея сотрудничества с Royal Haskoning DHV для того, чтоб они создали стратегию развития по всем портам. Сейчас мы на этапе окончания техзадания по разработке проекта развития порта, который мог бы лечь в основу концессионного конкурса.

— Что входит в техзадание?

— Техзадание по разработке проекта развития порта — это перечень работ. Проще говоря, это само содержание проекта развития, с указанием, для каких целей оно сделано и что там должно быть.

— В чем идея?

— Моя идея в том, чтобы за этот проект развития в итоге заплатили доноры. Если мне удастся привлечь к разработке проекта развития порта такие международные организации, как ЕБРР или Всемирный банк — это будет гарантировать прозрачность процессов и беспристрастность. Мининфраструктуры может брать проект развития за основу как независимую точку зрения для того, чтобы создавать рабочую группу по концессии и двигать этот процесс.

Концессия — это тоже неблизкий путь. Сначала техзадание, далее, с помощью американских коллег и министерства рассылаем техзадание, презентацию. Процесс принятия решений не быстрый, далее идет разработка самого проекта развития, около 3 месяцев, потому что оно должно начинаться с анализа грузопотоков и определения наиболее перспективных, какие логистические схемы будут использованы, какая нужна для грузопотоков инфраструктура, необходимо дать несколько вариантов компоновки





терминала, объемы инвестиций. В итоге получаем несколько вариантов NPV (чистая приведенная стоимость — **ред.**) на любой вкус. Вследствие чего иностранным инвесторам проще подходить к этому проекту — чем он понятнее, тем он комфортнее инвестору для принятия решения.

Сейчас же привлечение инвестиций выглядит очень "кустарно" — приходите и смотрите, что есть. Это не совсем правильно, потому проект важен, и чем понятнее и комфортнее он будет, тем выше вероятность, что концессионный конкурс состоится.

Помимо того, кроме самого проекта развития, в рамках техзадания Royal Haskoning DHV берет на себя сопровождение самого концессионного конкурса и написание концессионного соглашения под объект.

— *Поэтапно как выглядит процесс от техзадания по разработке проекта развития порта до концессии?*

— Сначала техзадание, потом получение финансирования (до полугода), три месяца на изготовление проекта. После проект передается в Мининфраструктуры, пишется письмо с просьбой создать комиссию для рассмотрения концессионного ТЭО по объекту, и начинает работу комиссия. По работе комиссии — черный ящик.

Нам нужно дойти до этапа создания комиссии. Есть ряд юридических моментов, касающихся земли, объектов, которые не до конца урегулированы, это то, что нужно двигать параллельно. При этом, в итоге, пройдя все этапы, мы можем столкнуться с набором сложно решаемых вопросов, которые касаются законодательного поля в целом.

— *Не боитесь того, что Ваша работа будет проделана зря из-за несовершенного законодательства?*

— Когда мне был задан вопрос по поводу форм привлечения инвестиций, я их расставил следующим образов (по убыванию привлекательности для государства): концессия, приватизация и аренда с неотъемлемыми улучшениями объекта. Не получится концессия — перейдем к приватизации, не получится приватизация — будет аренда. Во всех трех случаях проект развития порта работает, он нужен.

— *Кого Вы рассматриваете как концессионера в Херсонском морпорту?*

— Я могу говорить, кому это может быть потенциально интересно. Это либо крупные экспортеры — на данный момент это актуально для тех, кто занимается речной логистикой: "НИБУЛОН", "Укрречфлот", "Трансшип". И это может быть интересно крупным потребителям, тем, кто импортирует через Херсон — Турция, например. Либо это может быть оператор. Но есть местные инвесторы, но проблема в том, что все хотят получить хороший актив "за недорого", а я хочу получить результат и продать подороже. К счастью, это выгодно инвестору, к сожалению это отпугивает местных инвесторов.

— *С Вами в порт пришла Ваша команда?*

— Да, без команды сделать существенные изменения просто невозможно. Пока это 5 человек. Это люди, которым я доверяю и которые разбираются в теме и разделяют ту идеологию, которой я придерживаюсь.

Беседовала РОСЛИК Инна



ОСЖД: 60 лет в пути (1956–2016 гг.)



"Позвольте от имени Комитета ОСЖД поблагодарить всех руководителей министерств и железнодорожных администраций, экспертов, специалистов и работников железнодорожной отрасли, экспедиторов, производителей железнодорожной техники и всех других участников международных железнодорожных перевозок на пространстве ОСЖД за огромную проделанную работу и поздравить с этой знаменательной датой — 60-летием образования Организации сотрудничества железных дорог, пожелать всего самого наилучшего, дальнейшего процветания Ваших стран и железнодорожного транспорта на благо всего человечества".

Председатель Комитета ОСЖД Тадеуш Шозда

В 2016 г. Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) исполняется 60 лет. История Организации начала свой отсчет в июне 1956 г., когда в столице Болгарии городе София на Совещании министров стран социалистического лагеря, ведающих железнодорожным транспортом (Болгарии, Венгрии, ГДР, Китая, КНДР, Монголии, Польши, Румынии, Чехословакии и СССР) было решено создать Организацию сотрудничества железных дорог. Это была первая сессия высшего руководящего органа ОСЖД.

В настоящее время ОСЖД является уникальной международной организацией, объединяющей как государственные органы, отвечающие за железнодорожный транспорт государств-участников, так и национальные железнодорожные компании. Количество стран-членов ОСЖД на сегодняшний день составляет 28: 14 стран бывшего СССР, за исключением Армении, Чехия и Словакия и, помимо выше перечисленных учредителей организации, Албания, Афганистан, Вьетнам, Иран и Куба. Железные дороги Германии приобрели в ОСЖД статус наблюдателя. Такой же статус имеют еще 5 национальных железных дорог: Франции, Финляндии, Сербии, Греции, России и Австро-венгерская компания "ДьШЭВ". Помимо этого, членство в ОСЖД со статусом присоединенных предприятий имеют 40 компаний из стран Европы и Азии (в т.ч. из Армении и Кореи), деятельность которых связана с железнодорожным транспортом. Такой широкий состав участников позволяет регулирующим органам и бизнесу на международном уровне взаимодействовать в прямом контакте для решения актуальных вопросов.

На протяжении всей своей 60-летней истории ОСЖД ведет активную работу по обеспечению развития, совершенствования и повышения конкурентоспособности международных железнодорожных перевозок пассажиров и грузов. А главной целью деятельности организация определила достижение наи-





высшей эффективности в работе железнодорожного транспортного комплекса на огромном евроазиатском пространстве с целью удовлетворения потребностей стран-членов ОСЖД в перевозке пассажиров и грузов.

В отличие от условий перевозок в европейских государствах, железнодорожные сообщения между странами-членами ОСЖД характеризуются значительной протяженностью маршрутов перевозок (8—10 тыс. км) в различных климатических зонах (в т.ч. в районах с суровым климатом) и двухразовым изменением ширины колеи в пути следования поездов в одном направлении (1435/1520/1435 мм). Эксплуатационная длина всех железнодорожных линий стран-членов ОСЖД в настоящее время составляет более 281 тыс. км. При этом ежегодный объем перевозок грузов по ним — около 6 млрд т, а пассажиров — около 4 млрд чел. Таким образом, для достижения поставленных перед организацией целей на пике актуальности всегда остается проблема выработки и совершенствования единых правовых и экономических норм для обеспечения пассажирских и грузовых перевозок в международном железнодорожном сообщении. ОСЖД в этой связи является депозитарием международных соглашений, охватывающих практически все основные вопросы жизнедеятельности железнодорожного транспорта, как на государственном уровне, так и на уровне хозяйствующих субъектов.

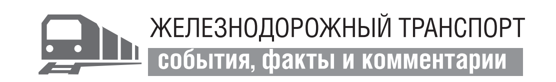
Работа ОСЖД в настоящее время обременена тяжелыми, постоянно изменяющимися экономическими и рыночными условиями. Этими вызовами обусловлен выбор приоритетных направлений деятельности организации, как на текущем этапе, так и в перспективе.

Стратегической задачей железнодорожной транспортной политики ОСЖД на данном этапе является скоординированное развитие железнодорожной системы Организации и повышение конкурентоспособности железных дорог для привлечения дополнительных объемов транзитных международных перевозок.

В рамках данного направления разработан и утвержден долгосрочный Меморандум о взаимопонимании между ОСЖД и Европейским железнодорожным агентством (ЕЖДА) на 2015—2019 гг. Во исполнение положений Меморандума экспертами сторон-подписантов проведен анализ параметров, необходимых для технической и операционной совместимости ж/д системы с шириной колеи 1520 мм и 1435 на границе ЕС—СНГ. Результаты анализа использованы при ревизии Технических спецификаций интероперабельности ЕС (ТСИ ЕС) с целью включения параметров 1520/1524 мм и отражены в действующих редакциях ТСИ ЕС. Это свидетельствует о признании со стороны ЕС необходимости включения системы с шириной колеи 1520 мм в европейское законодательство, так как ТСИ являются документами обязательного применения на всей территории ЕС. А для улучшения существующей технической и эксплуатационной совместимости на границе СНГ—ЕС разработан проект "Глоссария терминов, представляющих значение для интероперабельности в пограничном сообщении СНГ—ЕС".

Следующим приоритетным направлением деятельности ОСЖД является **разработка мероприятий по облегчению пересечения границ при международных железнодорожных перевозках в Евроазиатском пространстве.** По данному направлению организация активно сотрудничает со многими правительственными и неправительственными международными организациями в области железнодорожного транспорта (ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, Дирекция по мобильности ЕК, ОТИФ, ЦИТ, ЕАЭС, МСЖД, ЕЖДА, КСТП, МСОТ, ФИАТА, FTE). Совместная работа с этими организациями дает весомые положительные результаты по решению различных вопросов международных железнодорожных перевозок и позволяет существенно расширить круг выполняемых задач.

В рамках сотрудничества идет обмен передовым опытом по вопросам облегчения процедур пересечения границ железнодорожным транспортом, разрабатываются меры по реализации существующих соглашений, договоров, конвенций и рекомендаций в



данной сфере. Так, для привлечения внимания правительственных органов всех стран-членов ОСЖД к проблемам поддержки железнодорожного транспорта, в особенности пассажирского, в 2015 г. принята адресованная им Декларация, в которой отмечается, что при международных железнодорожных перевозках необходимо более активно внедрять и использовать передовые технологии в сфере контроля — инспекционно-досмотровые комплексы-сканеры. Помимо этого, необходимо объединить сети телекоммуникационных компаний стран-членов ОСЖД с целью выделения вдоль международных транспортных коридоров необходимых ресурсов связи для ускорения пропуска через границы и оптимального сокращения времени на проведение контрольных процедур.

В рамках работы над созданием единого информационного пространства транспортных систем стран-членов ОСЖД, включая таможенные и пограничные структуры, разработан проект Конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа. Конвенция будет носить рамочный характер, без излишней детализации, и при этом создавать условия для полноценного дву- и многостороннего сотрудничества.

Следующими приоритетами деятельности ОСЖД являются **разработка и реализация комплексных мер по совершенствованию перевозок и развитию железнодорожных транспортных коридоров ОСЖД.** Так, в 2015 г. эксперты стран-членов ОСЖД, работая над актуализацией Комплексных планов в данном направлении, пришли к выводу о возможности создания по каждому из транспортных коридоров ОСЖД Координационного органа (далее — КО). КО, по мнению экспертов, должен сконцентрироваться на вопросах анализа параметров железнодорожной инфраструктуры пограничных переходов и подготовки общего плана развития и улучшения инфраструктуры. При этом на основе анализа основных составляющих Комплексного плана развития коридоров необходимо обеспечить сбалансированное развитие стыковых участков коридоров. Еще одним аспектом актуализации Комплексных планов по совершенствованию перевозок и развитию железнодорожных транспортных коридоров ОСЖД на современном этапе является расширение маршрутов этих коридоров путем присоединения к ним новых линий. В частности, Молдова предложила, а Украина согласилась продлить железнодорожный коридор ОСЖД № 12 по территории Молдовы от станции Окница до станции Вэлчинец и далее по территории Украины до станции Жмеринка; были приняты предложения Казахстана по присоединению дополнительных линий к ТК ОСЖД №№ 2, 5, 8 и 10; предложение Украины о соединении портов Одессы и Ильичевска через территорию Беларуси с портом Клайпеда в рамках ТК ОСЖД № 9 было поддержано Белорусской и Литовской железными дорогами.

Расширяется работа по взаимодействию железнодорожных транспортных коридоров ОСЖД и железнодорожных грузовых коридоров ЕС. В частности, достигнут целый ряд договоренностей о продолжении сотрудничества между ОСЖД и Генеральным директоратом Европейской комиссии по вопросам транспорта в рамках ЕС (DG MOVE) в данной сфере, а также относительно обмена опытом.

В перевозках между Европой и Азией участвует большое количество стран с различным законодательством в области транспортного права. Документы, разрабатываемые и принимаемые в рамках ОСЖД, обеспечивают создание единого правового поля в международных железнодорожных перевозках, которые требуют совершенствования и согласования условий перевозок, тарифов, таможенных процедур, правил взаимного пользования вагонами, информационно-технологического обеспечения, финансовых расчетов между железными дорогами и многих других вопросов. Поэтому Организация создала и занимается непрерывным пополнением **распределенного международного банка данных научно-технической и экономической информации ОСЖД по транспорту (АБД ОСЖД).** По своей сути АБД ОСЖД — это совокупность национальных баз данных по научно-технической и экономической информации, создаваемых и развиваемых центрами НТЭИ стран-членов ОСЖД. В настоящее время общий информационный ресурс АБД ОСЖД составляет более 2 млн документов. При этом, специалисты отмечают ежегодное возрастание показателя "Количество обращений к АБД ОСЖД", что говорит о росте информационных потребностей специалистов железных дорог и, соответственно, об интенсификации работы центров НТЭИ и возрастании значения информационной деятельности.

Глубокое осознание глобальных процессов и требований к повышению уровня защиты окружающей среды и энергоэффективности, происходящих в настоящее время, позволит повысить значение железных дорог ОСЖД для развития международного железнодорожного сообщения.

Предшествующий 60-летнему юбилею ОСЖД 2015 г. стал важной вехой в истории ОСЖД — был завершен процесс комплексной ревизии основополагающих документов Организации, в т.ч. ревизия положений СМПС и СМГС. В результате был подготовлен проект Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении, в которую вошли и были структурированы пересмотренные положения всех действующих в рамках ОСЖД международных соглашений, договоров, правил и других документов.

Организация и в дальнейшем будет работать над повышением значения железных дорог ОСЖД для развития международного железнодорожного сообщения.





«АЛЬЯНС ТРАНС РЕЙЛ» — надежный партнер в логистике зерновых

Зерно – визитная карточка Украины. Наши аграрии выращивают зерновые, которые превосходят по качеству урожаи других стран мира, а команда ООО «АЛЬЯНС ТРАНС РЕЙЛ» бережно транспортирует «золото полей» по территории Украины и за рубеж.

Мы обеспечиваем полный комплекс логистических услуг для зерновых при помощи автомобильного, железнодорожного и морского транспорта. Наша команда профессионалов доставит зерновые грузы «под ключ»: мы осуществляем перегрузки, хранение и комплексные перевозки по суше и морю. Поэтому в цепи нет посредников – мы заберем зерно у вас и доставим в пункт назначения без перекладывания ответственности на подрядчиков, затягивания сроков и роста затрат.

Мы предлагаем нашим клиентам привлекательные цены на транспортно-экспедиторское обслуживание зерновых грузов железнодорожным, автомобильным, морским транспортом, что помогает украинским производителям держать конкурентноспособные цены на мировом рынке.

Чтобы сделать первый шаг навстречу взаимовыгодному сотрудничеству, позвоните нам **+38(044) 492 28 26** или напишите нам на почту: info@alliancetransrail.com

http://alliancetransrail.com

Почему клиенты ООО «АЛЬЯНС ТРАНС РЕЙЛ» рекомендуют нас своим партнерам:

- Мы контролируем качество и количество груза при отгрузке и отправке.
- Своевременно обеспечиваем нужное количество транспорта.
- Следим за грузом в пути следования – как за своим.
- Соблюдаем сроки поставки, уважаем время и деньги наших клиентов.
- Оформляем сопроводительные документы быстро и без простоя при погрузке и выгрузке.
- Четко планируем перевозку груза, работаем как часы.
- Имеем опыт в проведении таможенных процедур при экспортно-импортных операциях.
- С точностью рассчитываем стоимость сертификации, перевозки, оформления груза.
- Консультируем клиентов по страхованию и таможенному оформлению грузов, чтобы найти оптимальный вариант.
- Грамотно разрабатываем схемы погрузки и крепления грузов.
- Используем только исправный транспорт из собственного и привлеченного парка.



Особенности организации перевозки грузов воздушным транспортом

Перевозка грузов авиатранспортом зависит от большого количества внешних факторов, главным из которых являются погодные условия. Кроме того, влияние на график доставки грузов и расписание авиаперелетов могут оказать техническое состояние самолета или форс-мажорные обстоятельства.

Услуги авиагрузоперевозки могут объединять в себе совокупную работу нескольких авиакомпаний, что предоставляет более широкий выбор мест и способов доставки для заказчика.

К основным этапам работы компании-экспедитора, доставляющей авиагрузы, относятся:

— бронирование самолетов всех типов для чартерных рейсов;

— отправка грузов регулярными пассажирскими рейсами;

— доставка груза от отправителя до аэропорта и от аэропорта до получателя;

— экспресс-доставка;

— таможенное оформление грузов;

— упаковка и распаковка грузов;

— хранение грузов на терминале, в том числе под таможенным контролем;

— обслуживание ценных и опасных грузов;

— доставка крупногабаритного груза;

— страхование грузов.

При грузовых перевозках авиационным транспортом груз проходит следующие этапы:

— прием заявки на доставку;

— расчет и выбор оптимального маршрута;

— выбор типа самолета;

— оформление договорных отношений, в том числе на основе представительства интересов грузовладельца;

— страхование рисков порчи или утраты груза;

— таможенное оформление;

— предварительное фрахтование (бронирование места);

— получение груза у отправителя;

— упаковка и маркировка груза (в соответствии с ГОСТ 14192-96, ДСТУ 2887-94 и ст.15 ЗУ "Про захист прав споживачів");

— временное хранение;

— погрузка на самолет;

— авиаперелет;

— выгрузка из самолета;

— проверка целостности груза;

— таможенное оформление (ввоз или вывоз);

— доставка груза получателю;

— передача груза получателю с оформлением акта приемки груза по количеству и качеству.

Главными преимуществами грузовых авиаперевозок (по сравнению с другими способами транспортировки грузов) являются:

— грузы доставляются в самое короткое время (в десятки раз быстрее, чем наземными и водными видами транспорта);

— грузы лучше защищены и подвержены меньшему количеству возможных проблем (поэтому с помощью авиаперевозок рекомендуется перевозить, прежде всего, дорогостоящие и опасные грузы);



— грузы могут быть доставлены практически в любую область земного шара (даже туда, куда доставка грузов другими способами оказывается невозможной).

Обеспечение своевременной доставки грузов позволяет избежать дополнительных расходов на выполнение таких операций, как:

— хранение дополнительных запасов у грузоотправителей и грузополучателей;

— иммобилизация дополнительных товарно-материальных ценностей из сферы производства на период хранения и доставки (увеличение запасов незавершенного производства);

— содержание дополнительных средств и оборудования погрузки и разгрузки;

— использование заказчиком более дорогих видов транспорта с целью предотвращения остановки производственного процесса;

— применение менее экономичных технологических процессов или снижение интенсивности их протекания у грузоотправителей и/или грузополучателей и др.

Недостатками грузовых авиаперевозок являются:

— их стоимость очень высока (это самый дорогостоящий способ транспортировки грузов);

— посредством авиатранспорта проблематично перевозить негабаритные грузы (для этого лучше использовать водный транспорт);

— при отсутствии аэропорта доставка грузов оказывается невозможной.

Стоимость грузовых авиаперевозок зависит от следующих факторов:

— цена транспортировки одного килограмма груза;
— особенности упаковки груза;
— уровень опасности груза;
— возможность хранения груза на складе;
— срочность доставки груза;
— место отправки и место получения груза;
— длина маршрута.

Стоимость грузовых авиаперевозок рассчитывается исходя из требований, изложенных в "Правилах повітряних перевезень вантажів" ст. 7, п. 1.

"Тарифи і збори, що застосовуються:

7.1.1. Тарифи і збори за транспортування вантажу, застосовані перевізником, повинні бути опубліковані перевізником або від його імені (або якщо не опубліковані, то розраховані згідно з тарифними нормативами перевізника) і дійсні на день видачі авіавантажної накладної. Якщо тарифи чи збори не відповідають опублікованим рівням, то різниця між опублікованим рівнем і застосованим тарифом чи збором повинна бути повернута вантажовідправнику (вантажоодержувачу) або стягнута з вантажовідправника (вантажоодержувача).

7.1.2. Якщо інше не встановлене перевізником, опубліковані тарифи і збори включають повітряне перевезення вантажу між визначеними перевізником аеропортами чи між аеропортом та іншим пунктом посадки або пунктом, який міститься біля пункту посадки.

До таких опублікованих тарифів і зборів не входять:

1) оплата за навантаження, доставку і міське термінальне обслуговування до/від аеропорту, якщо ці послуги не надаються перевізником;

2) оплата за зберігання і складські послуги, а також надання засобів обслуговування;

3) оплата за послуги зі страхування;

4) здійснення авансових платежів;

5) оплата за митне оформлення товарів;

6) збори (у тому числі митні збори), податки, а також штрафи, накладені чи стягнуті відповідними державними органами чи адміністрацією аеропорту (визначені в пункті 7.1.5 цієї статті);

7) витрати, зазнані перевізником для відновлення ушкодженого упакування;

8) оплата за перевезення у зворотному напрямку з пункту призначення до пункту відправлення чи до іншого пункту, ніж пункт призначення, якщо таке перевезення не здійснюється за рішенням перевізника".

Существуют некоторые особенности, с помощью которых можно сократить временные и финансовые расходы на доставку грузов воздушным транспортом:

— сокращает расходы оптимальная сортировка грузов, которая достигается за счет правильного расчета объема и массы груза;

— сокращает расходы оптимальное расположение грузов в самолете относительно друг друга и их правильная упаковка;

— выгоднее доставлять партии грузов больших размеров.

Один из самых важных моментов в оптимизации процесса авиаперевозки — ***точный расчет объема и веса перевозимых товаров.*** Такой расчет может помочь спланировать и осуществить максимально рациональную их сортировку. В этом случае авиаперевозка груза становится менее затратной, груз упакован в соответствии с его характеристиками и размещен таким образом, чтобы занимать как можно меньше полезного объема.

Кроме того, стоит внимательно изучить стоимость и условия авиаперевозки, исходя из того, как влияет на стоимость перевозки товара одновременная транспортировка значительных его объемов. Часто стоимость пересылки большой партии груза оказывается более выгодной в пересчете на единицу веса, чем последовательная пересылка двух или большего количества партий. В некоторых случаях выгоднее немедленной пересылки небольшой партии товара будет даже вариант с долговременным хранением этой партии на складе авиаперевозчика и постепенным ее увеличением до солидных объемов. Затраты на оплату складских услуг с лихвой покроются сэкономленными на пересылке средствами.

Иногда полезно привлечь сторонних аналитиков-логистов, которые помогут вычислить наиболее рациональное соотношение между длительностью нахождения груза в складских помещениях и сроками поставки этого груза его заказчику. Практика показывает, что привлеченные специалисты такого рода оправдывают средства, потраченные на оплату их услуг, и незаменимы в процессе оценки стоимости и целесообразности транспортировки груза воздушными судами. Надо понимать: решая задачу минимизации расходов, мы разрабатываем и реализуем микро-бизнес-проект. Однако даже при значении "микро" алгоритм процесса бизнес-проектирования никуда не девается. Поэтому знание принципов расчета эффективности бизнес-проекта принесет логисту повышение его рейтинга, а компании — уменьшение расходов.

Основная доля экономии при воздушной доставке грузов для заказчика скрывается в уменьшении его товарных запасов. Как следствие уменьшаются расходы на закупку товаров, сохранение, потери от порчи и хищений на складе, повышается эффективность использования финансовых ресурсов компании. Использование модели транспортной цепи с воздушной доставкой позволяет более оперативно реагировать на запросы покупателей.

Повысить эффективность и понизить расходы на перемещение груза по воздуху помогает их консолидация и использование специальных методов моделирования процесса транспортировки. Такое моделирование производится для учета множества разнообразных факторов, каждый из которых способен серьезно повлиять на итог процесса. Помимо всего прочего, всегда полезно разработать дополнительный план транспортировки груза. Экономическая и политическая обстановка в мире может серьезно повлиять на международные воздушные перевозки и сделать невозможной транспортировку по выбранному заранее варианту. Запасной путь перемещения груза поможет избежать элемента случайности в логистическом процессе и снизить урон от возможных форс-мажорных обстоятельств.

Следует обратить внимание на особенности авиаперевозки некоторых грузов.

➤ ОСОБЕННОСТИ ПЕРЕВОЗКИ СВЕЖЕСРЕЗАННЫХ ЦВЕТОВ

Свежесрезанные цветы — скоропортящийся груз, требующий к себе бережного отношения. Доставлять их до места назначения нужно как можно быстрее, так как любая задержка может быть чревата потерей товарного вида. Именно поэтому воздушные перевозки цветов осуществляются исключительно прямыми рейсами. Во время перевозки цветы не должны соприкасаться со стенками багажного отсека, поэтому транспортируют их в плотно закрытых ящиках или коробках, которые обязательно маркируют должным образом. Еще одной особенностью перевозки свежесрезанных цветов является их несовместимость с овощами и фруктами. По этой причине транспортировка цветов должна проводиться отдельно.

➤ АВИАПЕРЕВОЗКИ ЖИВОТНЫХ

Авиаперевозка живых животных производится только в клетках или контейнерах, специально созданных для перевозки. Днище такого контейнера обычно покрывается сухим материалом, а сам контейнер снабжается отверстиями для свободной циркуляции воздуха. При перевозке животных на большие расстояния в клетку обязательно ставится поилка с водой. На каждое транспортируемое животное оформляются ветеринарные сертификаты (паспорта или свидетельства, в зависимости от требований конкретной страны), наличие которых подтверждает, что животное здорово и не представляет санитарной опасности для человека. Кроме того, некоторые страны при вывозе животных за границу требуют предоставления сертификата, свидетельствующего, что перевозимое животное не несет племенной ценности. Особенно пристально контролируется транспортировка редких видов животных.

➤ ОСОБЕННОСТИ ПЕРЕВОЗКИ СВЕЖИХ ОВОЩЕЙ И ФРУКТОВ

Овощи и фрукты — продукт скоропортящийся, поэтому, заказывая транспортировку, важно правильно рассчитать максимально допустимое время, которое они могут провести в пути. Перевозят их в мешках, ящиках или контейнерах в зависимости от вида. При этом важно расположить тару таким образом, чтобы не нарушалась вентиляция воздуха. Во время погрузки важно аккуратно складывать овощи и фрукты, пытаясь избежать давления верхних слоев на нижние. К воздушной транспортировке принимаются исключительно твердые и неиспорченные плоды и корнеплоды.

Для обычных грузов, перевозимых воздушным транспортом, существуют определенные требования, предъявляемые к упаковке. Обычным грузом можно назвать любой из категорий грузов, которые не являются скоропортящимися, опасными, специального назначения, ценными, живыми животными. Перевозка таких грузов осуществляется на общих основаниях и без применения специальных тарифов. Упаковка не должна причинять повреждений воздушному судну или другому грузу при транспортировке. Характер упаковки должен соответствовать содержимому груза и весу (нельзя упаковывать в картонные ящики тяжелые предметы, которые могут разорвать, повредить упаковку). Упаковка должна исключать возможность доступа к содержимому. На коробках должна отсутствовать старая маркировка груза. Грузы, требующие особых условий хранения и перевозки, должны содержать соответствующую маркировку и предписывающие инструкции по обращению с ними ("fragile",



"handle with care", "this way up", "do not turn" и т.д.). Требования к упаковке и маркировке груза изложены в "Правилах повітряних перевезень вантажів" ст. 9 п. 2.

"Упакування і маркування товарів:

9.2.1. Вантажовідправник несе відповідальність за належне упакування товарів, що приймаються до транспортування і які можливо транспортувати за звичайних умов, не зашкоджуючи пасажирам, іншим вантажам, повітряному судну (іншим транспортним засобам, що беруть участь у транспортуванні), терміналам аеропортів. Перевізник має право відмовитися прийняти товари до перевезення, якщо вага брутто, розміри, кількість або оголошена цінність не відповідають попередньо заявленим чи погодженим з перевізником. Вантажовідправник і вантажоодержувач разом чи кожний окремо, відповідно до вини кожного з них, повинні відшкодувати збитки, завдані перевізнику (іншим перевізникам, що брали участь у перевезенні), пасажирам, іншим вантажовідправникам, аеропортам, якщо при перевезенні виявився характер вантажу, про який раніше не було заявлено і через який була заподіяна шкода.

9.2.2. Товари повинні бути упаковані таким чином, щоб гарантувати їх безпечне транспортування за звичайних умов перевезення і обробки. Кожне місце вантажу повинне бути промарковане з нанесенням назви і повної поштової адреси вантажовідправника і вантажоодержувача, а якщо адреса фактичного вантажоодержувача інша, ніж та, що зазначена в авіавантажній накладній, то в авіавантажній накладній повинна бути зазначена така інша адреса фактичного вантажоодержувача".

Груз должен быть упакован с учетом его свойств таким образом, чтобы при обычных мерах обращения (перевозки, погрузки, разгрузки) обеспечивалась его сохранность, а также исключалась возможность повреждения другого груза. Габариты упаковки должны подходить по размерам к грузовым отсекам и люкам воздушного судна.

Особое значение для достижения цели минимизации расходов при доставке груза воздушным транспортом имеет расчет стоимости перевозки. Стоимость авиаперевозки груза рассчитывается на основании оплачиваемого веса. Расчет тарифов и сборов производится на основании требований "Правил повітряних перевезень вантажів" ст. 7 п. 4.

"Розрахунок тарифів і зборів:

7.4.1. Тарифи і збори за транспортування вантажу повинні розраховуватися в аеропорту відправлення, виходячи з більшої величини ваги чи об'єму, таким чином:

1) якщо застосовані тарифи і збори опубліковані за фунт ваги, то вони повинні розраховуватися, виходячи з ваги брутто вантажу з урахуванням того, що тарифи і збори за транспортування вантажу, геометричні виміри якого перевищують 6000 кубічних сантиметрів на один кілограм, повинні розраховуватися, виходячи з одного кілограма на кожні 6000 кубічних сантиметрів;

2) якщо застосовані тарифи і збори опубліковані за фунт ваги, то вони повинні розраховуватися, виходячи з ваги брутто вантажу з урахуванням того, що тарифи і збори за транспортування вантажу, геометричні виміри якого перевищують 166 кубічних дюймів на один фунт, повинні розраховуватися, виходячи з одного фунта на кожні 166 кубічних дюймів.

7.4.2. Вантажовідправник повинен оголосити цінність вантажу незалежно від застосованих тарифів і зборів. Така декларація цінності може бути будь-якою за умови, що NVD (неоголошена цінність) може відповідати такій задекларованій цінності.

Збір за транспортування вантажу з оголошеною цінністю розраховується згідно з правилами перевізника. Цінність за кілограм (фунт) вантажу визначається шляхом ділення оголошеної цінності, заявленої вантажовідправником, на фактичну вагу брутто вантажу".

При этом, следует учитывать требования ЗУ "Про Митний тариф України", изложенные в его приложении "Одиниці виміру та обліку".

Оплачиваемый вес — большее значение из фактического и объемного веса.

Фактический вес (кг) — вес брутто (вес нетто + упаковка).

Объемный вес (кг) — показывает сколько места в грузовом отсеке самолета займет груз и рассчитывается по формуле:

Объемный вес (кг) = длина (см)** x **ширина (см)** x **высота (см) / 6000 (кг/см³).

Т.е. 1 м³ — это 167 кг объемного веса.

Некоторые авиакомпании вводят другой, хотя и близкий, коэффициент. У них в одном кубометре может быть до 200 кг объемного веса. Но методика расчета используется эта же.

Стоимость перевозки грузов зависит от характера груза, веса, маршрута полета, срочности и т.д. Как правило, стоимость перевозки можно вычислить следующим образом:

Стоимость = тариф за 1 кг** x **кол-во кг + дополнительные сборы (сбор за безопасность, топливный сбор, сбор за оформление авианакладной, специальные сборы).

Существует также понятие минимального грузового тарифа (сбора) — минимальная оплачиваемая стоимость перевозки, которая состоит из минимального оплачиваемого веса + дополнительные сборы. Минимальный грузовой тариф у разных авиакомпаний отличается и может колебаться в пределах от 8 до 30 кг. Стоимость перевозки зависит также не только от веса груза, но и от объема. Речь идет об объемном весе. В соответствии с действующими правилами объемным грузом считается груз, 1 кг которого занимает объем более 6000 куб. см, т.е. вес одного

куб. метра груза должен быть не менее 167 кг. Если величина, рассчитанная по формуле, превышает фактический вес (брутто) груза, то оплата за перевозку взимается исходя из объемного веса.

Моделируя цепочку доставки груза воздушным транспортом, логистический менеджер обязательно проверит каждую операцию грузоперемещения, при этом не сможет обойти перечня дополнительных сборов. Именно в организации процесса моделирования скрывается возможность уберечь компанию от чрезмерных трат финансовых ресурсов.

Классификация авиаперевозок

Авиаперевозки принято классифицировать по направлению, категории груза и типу загрузки.

Простые перевозки

Также называются "генеральные перевозки" — предполагают транспортировку генерального груза в пункт назначения, а заказчиком такой услуги является владелец перевозимых товаров. Основное преимущество генеральных перевозок — высокая оперативность.

Попутные перевозки

Попутные перевозки подразумевают использование свободного транспорта, следующего в требуемом направлении. Достоинство такого формата транспортировки грузов — низкая стоимость.

Челночные перевозки

В авиации данный формат принят для транспортировки пассажиров. Отличительная особенность челночных перевозок — возвращение транспортного средства в пункт отбытия без пассажиров на борту.

Сборные перевозки

Сборные перевозки — это наиболее распространенный формат транспортировки штучных грузов, при котором товары различных отправителей консолидируются на складе и отправляются по мере накопления их оптимального объема. Отличаются невысокой стоимостью транспортировки.

Перевозимые грузы классифицируются следующим образом:

Специальные:

— Скоропортящиеся — это такие грузы, при перевозке которых их физические или химические свойства остаются неизменными в течение не более 24 часов. Например: любые скоропортящиеся продукты, медицинские препараты с ограниченным сроком действия после их изготовления, некоторые виды семян и т.п.

— Живые животные — под это определение, в авиационном транспорте, попадают не только всевозможные млекопитающие, как дикие, так и домашние, но и рыбы, земноводные и насекомые.

— Ценные грузы — это грузы, заявленная стоимость которых превышает эквивалент двадцати долларов США за 1 кг фактического веса. Например: высокоточные приборы, произведения искусства, ценные металлы, денежные знаки и ценные бумаги и т.п.

— Человеческие останки (груз 200) — под это определение попадают не кремированные останки человека, которые находятся во внутреннем запаянном гробу, который, в свою очередь, находится во внешней упаковке в виде ящика и обернут брезентом. Такая перевозка требует наличия специальных документов и средств обработки.

— Опасные и грузы специального назначения — под это определение попадает огромное количество изделий различных отраслей промышленности. Существует специальная система классификации и определения опасных грузов согласно регламентирующим документам ICAO и IATA. Это могут быть лакокрасочные изделия, щелочи, отравляющие вещества, сухой лед, любые виды оружия и его части и т.п.

Обычные (генеральные) грузы:

Обычные грузы — проще говоря, это все остальные грузы, которые не подпадают под все вышеперечисленные категории.

Перечень документов, необходимых для совершения перевозки грузов по воздуху, изложен в "Повітряному кодексі України" ст. 98.

"Продаж повітряних перевезень, договір повітряного перевезення.

1. Повітряні перевезення виконуються на підставі договору між авіаперевізником та пасажиром або вантажовідправником.

2. Кожний договір повітряного перевезення та його умови засвідчуються документом на перевезення, який видається авіаційним перевізником або уповноваженими ним організаціями (агентами).

3. Документами на повітряне перевезення є:

1) квиток (паперовий або електронний) — при перевезенні пасажира;

2) багажна квитанція (паперова або електронна) — при перевезенні речей як багажу пасажира;

3) транспортна накладна (авіаційна вантажна накладна) у паперовому або електронному вигляді — при перевезенні вантажу…

8. Суб'єктом, що надає агентські послуги з продажу повітряних перевезень, є юридична особа, яка здійснює діяльність з продажу повітряних перевезень за дорученням авіаперевізника або генерального агента на підставі договору. Такі суб'єкти повинні бути сертифіковані уповноваженим органом з питань цивільної авіації на відповідність вимогам авіаційних правил України. Суб'єкти, що надають агентські послуги з продажу повітряних перевезень, при здійсненні продажу повітряних перевезень повинні використовувати автоматизовані системи бронювання…".

Авиационная перевозка является частью пути грузового потока. Для прохождения других участков пути (передача груза, таможенное оформление, приемка и т.д.) необходимо иметь соответствующие документы, определенные законодательством Украины.

Товаросопроводительные документы — это документы, которые следуют с товарами и содержат



информацию о продуктах, которые перемещаются транспортным средством. Основные товаросопроводительные документы включают: грузовые таможенные декларации, товаротранспортная накладная, счет-фактура, отгрузочная спецификация, упаковочный лист и т.д.

Требования к товаросопроводительной документации изложены в "Правилах повітряних перевезень вантажів" ст. 19 п. 2.

"Документи, необхідні для перевезення вантажу.

Вантажовідправник зобов'язаний надати перевізнику (відповідним державним органам) всю інформацію і додати до авіавантажної накладної всі документи щодо видачі вантажу вантажоодержувачу, необхідні для виконання митних, валютних, санітарних, карантинних та інших формальностей. Перевізник має право відмовити в перевезенні будь-якого вантажу, якщо вантажовідправник не дотримується застосованих законів або якщо документи на вантаж неправильно оформлені".

При перемещении грузов посредством авиационной перевозки в сфере внешнеэкономической деятельности необходимо помнить о следующем типичном наборе документов:

— документы по подготовке внешнеэкономической сделки (оферта, заказ, подтверждение заказа, письмо о намерениях, международный контракт (внешнеэкономический договор) и др.);

— документы по подготовке экспортного (импортного) товара к отгрузке (поручение на отгрузку, извещение о готовности к отправке и об отправке, извещение о распределении документов и др.):

- заявка на фрахтование — документ, в котором поставщик просит перевозчика зарезервировать место для определенной отправки и указывает желательное средство транспорта, время отправки и т.д.;

- свидетельство об осмотре — документ, выдаваемый компетентным органом, подтверждающий, что описанные в нем товары были подвергнуты осмотру в соответствии с национальными или международными стандартами согласно законодательству страны, где требуется проведение осмотра, или в соответствии с положениями контракта;

- инструкция по маркировке — документ, в котором излагаются требования к маркировке поставляемого товара покупателю, необходимые надписи, изображения и условные обозначения, помещенные на упаковке, бирках или на отгружаемом товаре, необходимые для надлежащей перевозки и сдачи груза покупателю;

— коммерческие документы — эта группа документов дает стоимостную, количественную и качественную характеристику товара. Эти документы оформляет на своем бланке продавец, а покупатель против них производит оплату (коммерческий счет (инвойс), спецификации, техническая документация — если требуется, сертификат о качестве, гарантийное обязательство или гарантийное письмо, разрешение на отгрузку (поручение), упаковочный лист);

— платежно-банковские документы — валютные и финансовые условия являются неотъемлемой частью контрактов внешнеэкономических организаций и предприятий, заключаемых с фирмами и организациями зарубежных стран. Цель их состоит в обеспечении своевременности и высокой эффективности производимых ими экспортно-импортных операций (платежное поручение, заявление на перевод, банковский перевод, инкассовое поручение, форма предоставления документов, налоговая декларация и др.);

— транспортные документы — транспорт является основным связующим звеном экспортера и импортера, важным элементом при выполнении контрактных обязательств по поставке товаров (отгрузочная спецификация, коммерческий акт, авиационная грузовая накладная (Air Waybill), международный тариф, дорожная ведомость, извещение о прибытии груза и др.);

— экспедиторские документы — эти документы оформляют выполнение экспедитором различного рода операций по экспедированию, обработке грузов, складированию, организации перевозки, включая перегрузку товара, хранение и перетарку в пути, предоставление местных транспортных средств, проверку состояния упаковки и маркировки, оформление необходимых документов (транспортных, таможенных, страховых, складских) и т.д. (отгрузочное поручение, экспедиторская инструкция, экспедиторское свидетельство о транспортировке, экспедиторское свидетельство о получении груза, извещение об отправке, пропуски на товар);

— таможенные документы — таможенные документы требуются для оформления перехода товаров через таможенную границу (таможенная декларация, таможенный тариф, экспортные и импортные лицензии, декларация валютного контроля (экспорт), декларация валютного контроля (импорт), грузовая декларация, декларация об опасных грузах, акт экспертизы происхождения товара, заявка на сертификат о происхождении товара, сертификаты при ввозе/вывозе товаров, заявка на свидетельство об осмотре, свидетельство об осмотре, книжка МДП, декларация таможенной стоимости, паспорт сделки и др.).

Организация авиационной перевозки грузов, пассажиров и багажа происходит в соответствии с "Повітряним кодексом України", "Правилами повітряних перевезень вантажів", "Правилами повітряних перевезень пасажирів і багажу", "Інструкцією з організації перевезень вантажів повітряним транспортом", а также в соответствии с требованиями международных нормативных актов, ратифицированных в Украине.

ЛОМОВЦЕВ Валерий,
консультант, тренер
репетиционно-тренингового центра "ВИВА"

I Международная авиационно-туристическая конференция



Рост авиасообщения и повышение спроса на авиационные перевозки является одной из главных задач, стоящих перед Ассоциацией "Аэропорты Украины" ГА (ААУГА). По данным Всемирной организации туризма (UNWTO), 54% всех приверженцев путешествий — это именно авиационные туристы.

Учитывая существенный потенциал практически всех регионов Украины как для въездного, так и выездного туризма, особенно тех регионов, которые имеют собственные аэропорты, ААУГА достигла договоренности о партнерстве с организатором крупнейших в Украине ежегодных международных туристических выставок UITT, которые пройдут весной и осенью.

В рамках нового партнерства ААУГА организовала и провела при содействии UITT 1-ю Международную авиационно-туристическую конференцию, где были рассмотрены вопросы перспектив развития рынка авиационных перевозок Украины, стран Европы и Азии.

Вместе с аэропортами ААУГА только зарегистрированных компаний и государственных учреждений для участия в конференции ААУГА было более 65, а





непосредственных участников насчитывалось более 110. Кроме того, в конференции принимали участие многие авиационные, туристические и другие компании, которые также посетили выставку UITT. В частности, это представители авиакомпаний El Al (UP), Emirates, Royal Jordanian, Etihad и несколько отечественных перевозчиков.

По приглашению ААУГА в Киев прибыли докладчики от авиакомпаний и аэропортов: Беларуси, Казахстана, Польши, Сербии и Турции. В частности, ААУГА благодарна за профессиональный вклад в успех конференции руководству Ассоциации лидеров туристического бизнеса Украины (АЛТУ), авиакомпаний Air Astana, Air Serbia, Belavia, LOT Polish Airlines, аэропортов Казахстана (компания AMG) и Турции (аэропорт "Даламан"), Государственного авиационного музея при национальном авиационном университете, Департамента туризма и курортов Минэкономразвития, Управлению туризма КГГА, PremierExpo (ITE), Travel Security Kit и другим организациям и экспертам.

ААУГА впервые получила возможность представить себя международной туристической общественности через собственный выставочный стенд на выставке UITT "Путешествия и туризм". Уже в первый же день стенд ААУГА посетили представители туристических организаций, отелей, потенциальных поставщиков услуг, которые заинтересованы в развитии регулярных и чартерных авиаперевозок, предоставлении конкурентных услуг в различных аэропортах Украины и прозрачном проведении закупок в аэропортах независимо от их форм собственности. Активность посетителей стенда и их высокое доверие к ААУГА свидетельствуют об огромном потенциале активизации авиационных перевозок в Украине при условии системного государственного подхода к либерализации авиарынка и создания благоприятных условий для привлечения инвесторов в аэропортовую инфраструктуру.

Главной целью конференции ААУГА 31.03.2016 г. было начало практики совместного обсуждения факторов развития авиационных перевозок в/из регионов Украины между тремя основными игроками на этом рынке: туристической отраслью, авиакомпаниями и аэропортами.

В условиях политико-экономического кризиса в Украине, который негативно влияет и на авиационную отрасль, ААУГА видит свою миссию в обеспечении независимой экспертной оценки перспектив развития авиарынка и условий для качественной и своевременной подготовки к этому отечественных аэропортов. Это касается как повышения осведомленности территориальных общин (владельцев аэропортов), руководителей и персонала региональных аэропортов, так и модернизации их инфраструктуры для привлечения новых международных авиакомпаний-клиентов.

Предложенный на конференции ААУГА новый формат совместного обсуждения развития авиации и туризма полностью себя оправдал и подтвердил свою чрезвычайную актуальность как для Украины, так и государств СНГ и Центрально-Восточной Европы. Фактически данной инициативой Ассоциация аэропортов Украины заложила основу в создании авиационно-туристического кластера Украины.

По результатам 1-й Международной авиационно-туристической конференции ААУГА сделала следующие выводы:

— подобную авиационно-туристическую конференцию стоит сделать ежегодной, привлечь больше ведущих туроператоров, предусмотреть большие и удобные помещения для соблюдения международного уровня организации таких мероприятий;

— летом 2016 г. аэропорты Украины получат больше рейсов существующих и новых авиакомпаний, что свидетельствует о постепенном росте спроса на авиаперевозки;

— в ближайшие недели ожидается обнародование нормативно-правовых актов Украины, которые расширят перечень стран, туристы из которых смогут посетить Украину вообще без виз или по существенно упрощенной процедуре (например, виза по прибытию в аэропорт). Это особенно важно для таких чрезвычайно перспективных относительно въездного авиационного туризма стран, как Китай, Индия, ОАЭ и др.;

— наличие четкой и долгосрочной государственной стратегии авиационной отрасли является обязательным условием для стабильного и эффективного развития как аэропортов, так и авиакомпаний любой страны. Примерами этого являются Казахстан и Турция, где национальные авиаперевозчики получают высокие международные награды Skytrax за качество и динамику развития, а аэропорты постоянно развивают свою инфраструктуру и, в частности, реализуют мультимодальные решения с другими видами транспорта, например, как в Казахстане;

— даже при условии либерализации рынка авиаперевозок Украины и модернизации инфраструктуры в аэропортах Украины для их успеха на международных рынках авиаперевозок будет критическим наличие современных гостинично-туристических услуг, наземной транспортной инфраструктуры в регионах и квалифицированного персонала в аэропортах и гостиницах;

— совместно с местными властями и с учетом туристической особенности их регионов аэропортам Украины целесообразно принять меры по их брендингу;

— Украина в целом и Киев в частности имеют все шансы на получение статуса нового авиационно-туристического центра (кластера) для регионов СНГ и Центрально-Восточной Европы.

Одесский порт возлагает большие надежды на ассамблею круизной ассоциации MEDCRUISE



Любой бизнес любит тишину. Круизный бизнес не исключение. События зимы 2013—2014 гг., которые переросли в военные действия на востоке страны, трагедия 2 мая 2014 г. в Одессе, свидетелями которой стали туристы круизного лайнера, спровоцировали отмену судозаходов круизных компаний. В результате в 2014 г. в Одесский порт зашли 32 иностранных лайнера вместо 159 заявленных, а в 2015 г. при заявке 99 реально было только 13. Такого минимального количества пассажирских судов в порту не зафиксировано даже в самый сложный период для нашего государства — в начале 90-х годов, когда Союз уже не существовал, а Украина только обрела независимость.

Каким будет нынешний туристический сезон? Вернутся ли и как скоро иностранные туристы в Одессу? Что для этого делает и может в дальнейшем сделать порт? Чего следует ждать от 48-й Генассамблеи MEDCRUISE, которая пройдет в Одессе в июне нынешнего года? На все эти вопросы отвечает начальник отдела туризма и евроинтеграции администрации Одесского порта, член Совета директоров, директор по вопросам Черноморского региона MEDCRUISE Эльвира Лещинская.

— За прошедшие годы мы привыкли к тому, что туристический сезон в Одессе открывают суда MSC CRUICES с музыкальным названием — LIRIKA, MELODY. Однако уже второй сезон у нас нет судов этой круизной компании. Когда открывается нынешний сезон и какие суда посетят наш город?

— По предварительной заявке первое судно мы ожидаем 12 мая. Сезон откроет уже знакомое одесситам судно EUROPA II компании HAPAG LLOYD. Агентирует судно компания "Одемара". Всего на нынешний сезон было подано 36 заявок. Но состоятся ли все заявленные судозаходы, мы сможем сказать только в конце сезона. После двух лет отсутствия на рынке компания Viking River Cruises объявила о старте своего круизного сезона в Украине в 2016 г. Даже при неполной загрузке судна это выгоднее, нежели стоять у причала. Учитывая, что судно этого круизного оператора осуществляло ротацию пассажиров в портах посадки-высадки, возобновление таких круизов означает дополнительные доходы для смежных отраслей сферы услуг — отелей и авиакомпаний. В то же время при транзитном судозаходе пассажиры пользуются исключительно услугами экскурсионных компаний, кафе, магазинов и сувенирных киосков.

— Как показала практика, круизные компании составляют расписание на несколько лет вперед. Исходя из этого, когда можно ожидать возобновления круизов с заходом в Одесский порт?

— Круизные компании, оперирующие судами вместимостью 1000 и более пассажиров, планируют маршруты круизов на 2, 3, а то и 4 года вперед. Операторы ищут, изучают новые направления. Старт продаж билетов на круизы также начинается заранее. Большинство операторов уже начали планировать свои круизы на 2018 г. и 2019 г. Исходя из этого, мы можем рассчитывать на изменение ситуации на отечественном круизном рынке не ранее, чем в 2017—2018 гг.

— Имеет ли значение тот факт, что Вы занимаете должность директора ассоциации MEDCRUISE по Черноморскому региону? Каким образом Вы влияете на изменение отношения операторов круизных компаний к нашей стране?

— Не стоит заблуждаться на этот счет. Дело в том, что я не могу выступать гарантом спокойствия в нашей стране. Иными словами, не могу убедить иностранных пассажиров покупать билеты. Я могу лишь косвенно повлиять на формирование мнения участников ассоциации и представителей круизных компаний. Для этого постоянно рассказываю о том, что в Одессе все спокойно, устраиваю презентации, которые красноречиво показывают мирную жизнь, достопримечательности Одессы, улыбающиеся лица одесситов. Немаловажно и то, что с 2014 г., когда меня избрали директором MEDCRUISE по Черноморскому региону, стараюсь присутствовать на всех мероприятиях ассоциации, на страницах печатных изданий, рекламных блоках. Естественно этого недостаточно. К сожалению, мы ограничены в бюджетных средствах. В отличие, скажем, от Грузии,



которая ведет широкую рекламную кампанию в международных печатных и электронных СМИ.

— Не могу не спросить о таком событии, как 48 Генассамблея, которая пройдет в июне этого года в Одессе. Это знаковое событие. И все же, как, несмотря ни на что, удалось отстоять проведение такого статусного мероприятия в нашем городе?

— По традиции два раза в году — весной и осенью — в одном из портов, входящих в ассоциацию (Одесский порт в 2008 г. возобновил свое членство в ассоциации — **ред.**), проводится Генеральная ассамблея MEDCRUISE. Одесский порт подавал заявку еще в 2011 г. на проведение такого мероприятия в Одессе. Согласно очередности, существующей внутри ассоциации, планировалось проведение Генассамблеи осенью 2014 г. Но случилось то, что случилось. Из-за сложившейся обстановки в стране дважды переносили проведение Генассамблеи в Одессе. Однако в июле 2015 г. в Задаре (Хорватия) на 46-й Генассамблее MEDCRUISE Совет директоров ассоциации принял решение, что 48-я ассамблея пройдет в Одессе. Тогда меня попросили рассказать, какова обстановка в городе, в стране. Я сказала, что живу в Одессе. Вы видите меня практически на каждом мероприятии ассоциации. Если бы в Украине было все плохо, неужели мы бы заботились о развитии туризма, старались привлечь иностранных пассажиров? Пожалуй, мы бы думали не о туристах, а о своей безопасности, о хлебе насущном. Надеюсь, что мое выступление помогло участникам Генассамблеи принять положительное решение в нашу пользу. Затем в Ольбии (Италия) состоялась презентация города и порта. И началась планомерная подготовка к проведению у нас этого мероприятия…

— Вероятно, не только Ваше выступление, но и опыт Одесского порта по проведению нескольких международных конференций Black Sea Cruises сыграл положительную роль в принятии решения членами Совета директоров.

— Безусловно. Члены совета директоров отметили кропотливую и настойчивую работу одесситов, направленную на развитие круизной индустрии. В том числе были отмечены успешно проведенные международные конференции Black Sea Cruises в 2008, 2010 и 2012 гг.

— Как рекламируют предстоящую Генассамблею в Одессе?

— Сейчас ассоциация проводит за рубежом массированную рекламную кампанию будущего мероприятия. На всех профильных сайтах, в социальных сетях размещается рекламный баннер ассамблеи, заметки о мероприятии. Всем круизным компаниям по электронной почте рассылается специальный вестник. Запланирован выпуск двух онлайн репортажей в нескольких зарубежных круизных СМИ. Одним словом, наш город за рубежом сейчас у всех на слуху.

— Кто примет участие в Генассамблее?

— Прежде всего, хочу напомнить, что это закрытое мероприятие, в котором участвуют только члены ассоциации. В числе участников этого форума все почетные президенты ассоциации, менеджеры и топ-менеджеры круизных компаний, в том числе MSC Crociere, Costa Crociere, Holland America Group (Princess/Holland America/Seabourn), Pullmantur, SilverSea, RCCL и др. Ожидаем участия представителей около 10 круизных компаний. Кроме того, представителей 5 круизных международных печатных изданий. Такой авторитетный состав мероприятия в Одессе — это большой успех. Тем более после того, как в Ольбии я ощущала, что, несмотря на дружеские улыбки и одобрения, многие боятся приезжать в Украину. Как принимающая сторона, Одесский порт может в качестве участников пригласить на Генассамблею спонсоров мероприятия.

— Среди участников форума есть хотя бы одна круизная компания, чье судно зайдет к нам в этом сезоне?

— Планируется судозаход в Одессу судна компании Holland America в октябре. Заходы судов остальных упомянутых круизных операторов отменены. Еще нужно учитывать тот факт, что многие компании отменили заходы в Стамбул из-за терактов. Как известно, вход в Черное море возможен только через пролив Босфор, и практически все суда, направлявшиеся в Одессу, заходили в Стамбул. И это оправданно. Потому что платить сборы за проход через пролив ради одного нашего порта нецелесообразно.

— Чего Вы ожидаете от предстоящей Генассамблеи?

— Во-первых, массированной рекламы нашего порта и города, о которой я уже говорила. Одесса должна быть на слуху: о нашем городе должны знать все круизные операторы и включать его в круизный маршрут. Во-вторых, и самое главное, мы надеемся на увеличение заходов судов к 2017 г. Со своей стороны делаем все, чтобы представить специалистам круизной индустрии наш город как культурный и исторический центр с множеством достопримечательностей и со своим одесским неповторимым колоритом.

— Как идет подготовка к предстоящему мероприятию в администрации Одесского порта?

— В феврале т.г. начальник администрации порта издал приказ о подготовке к проведению 48-й Генассамблеи MEDCRUISE. Форум пройдет на базе отеля "Бристоль". Формат общения — пленарные заседания, дискуссии по отдельным направлениям, переговоры в формате "би ту би", принятие деклараций по ключевым проблемам, обсуждаемым на мероприятии. Сейчас мы обсуждаем детали организации намеченных пунктов программы, уточняем вопросы, которые стоят перед лицами, ответственными за их проведение. Очень надеемся, что 48-я Генассамблея в Одессе станет отправной точкой для возрождения круизного судоходства в нашем регионе.

— Сейчас на морском вокзале проводится реконструкция, в результате которой будет создано "Открытое таможенное пространство". Не создаст ли это препятствия для обслуживания пассажиров?

— Мы заранее продумали и согласовали вопрос приема иностранных туристов и функционирования "Открытого таможенного пространства". Никаких препятствий для приема и обслуживания пассажиров не будет. Одесский порт, как и прежде, готов радушно встретить и обслужить наших гостей.

Беседовала
ОВРУЦКАЯ Татьяна

Украинские компании подтвердили статус лидеров по модели EFQM

Сегодня во всем мире крупные компании, строящие серьезные планы на будущее, внедряют системы управления качеством. Предприятие, внедрившее систему управления качеством, может гарантировать своим заказчикам производство продукции и оказание услуг наивысшего уровня.

Во второй половине апреля т.г. были подведены итоги сразу двух проектов, связанных с оцениванием и признанием лучших украинских предприятий: Международного турнира по качеству стран Центральной и Восточной Европы и Украинского национального конкурса по качеству (совместно с Украинским союзом промышленников и предпринимателей). Оба мероприятия проводятся Украинской ассоциацией качества. Их главной отличительной чертой является то, что они проводятся на основании Модели совершенства EFQM — одного из наиболее эффективных инструментов для анализа и оценивания деятельности любых организаций. Эта Модель содержит описание "идеальной" организации и методику, позволяющую сравнить реальное предприятие с этим "идеалом", понять его сильные и слабые стороны, оценить уровень его совершенства.



EFQM является некоммерческим фондом и держателем Модели совершенства.

Модель совершенства EFQM — это проверенная на практике не предписывающая структура системы управления — описание видения "идеальной" организации.

Оценивание по модели EFQM проводится ежегодно, а идеальная организация полностью соответствующая модели EFQM, может получить максимум — 1000 баллов. На данный момент среди лучших организаций в Европе — Siemens, BMW, Philips, Bosch, которые достигли уровня оценки до 800 баллов.



18 апреля 2016 г. в офисном помещении EFQM (Брюссель, Бельгия) состоялось награждение лучших организаций по итогам 11-го Международного турнира по качеству стран Центральной и Восточной Европы. Наряду с ведущими организациями Беларуси и Казахстана в их числе оказались и украинские предприятия. АО "ПЛАСКЕ" и Торговая сеть "Стандартпарк-Украина" стали лауреатами турнира, а ООО "Юрия-Фарм" — его победителем. Награды и дипломы представителям предприятий вручал Леон Тоссе, руководитель EFQM. Он является одним из крупнейших в Европе специалистов в этой области, в частности 11 лет он работал вице-президентом Philips по менеджменту качества и деловому совершенству. Безусловно, общение с таким человеком было интересным и вдохновляющим для всех предприятий, участвовавших в мероприятии.

Кроме непосредственной церемонии вручения, для участников мероприятия был организован специальный семинар, на котором было рассказано о деятельности EFQM, о путях использования Модели совершенства EFQM и о преимуществах, которые она может создать для организаций. Семинар проводили Джанлука Мюле, директор EFQM по партнерству и представительствам, и Самули Прюкконен, старший менеджер EFQM по членству и признанию. Особый акцент был сделан на Награду за совершенство EFQM — это наиболее престижная награда в Европе для совершенных организаций, настоящая "лига чемпионов Европы", за победу в которой борются лучшие организации континента. Но лучшие предприятия по итогам Международного турнира по качеству стран Центральной и Восточной Европы уже подошли к тому, чтобы достойно участвовать в борьбе за эту престижнейшую Награду.

К слову, ранее 6 организаций — победителей турнира уже становились призерами и финалистами Награды за совершенство EFQM. Также в ходе семинара выступил представитель АО "ПЛАСКЕ" Денис Глаголев, корпоративный секретарь, который поделился опытом использования Модели EFQM в организации.

АО "ПЛАСКЕ" является активным субъектом предпринимательской деятельности на национальном и международном уровнях. Основным видом деловой активности Организации является процесс "Экспедирования грузов", формирующий вокруг себя Систему управления Организации (СУО). СУО является совокупностью инструментов по управлению для реализации принципов деятельности АО "ПЛАСКЕ", опубликованных в Политике Организации.



Для определения уровня развития АО "ПЛАСКЕ" по сравнению с организациями Украины и европейскими странами в 2015 г. Организация приняла решение принять участие во внешнем независимом комплексном оценивании деятельности Организации по Европейской модели совершенства EFQM.

Оценка АО "ПЛАСКЕ" на уровень "Признание совершенства в Европе" по модели EFQM прошла в период с сентября по декабрь 2015 г. при сотрудничестве с аккредитованным ООО "КПЯ СИСТЕМЫ", в составе которого находятся сертифицированные эксперты EFQM. Оценивание проводилось в рамках 11 Международного Турнира по качеству стран ЦВЕ по оценке совершенства деятельности успешных организаций согласно модели EFQM.

По результатам оценивания АО "ПЛАСКЕ" получило оценку своей деятельности на уровне 501—550 баллов, что является высоким показателем на национальном уровне и хорошим показателем на уровне стран ЦВЕ.

Этот уровень позволил АО "ПЛАСКЕ":

— получить сертификат EFQM 5* (действует 2 года) — подтверждает достижение высшей оценки уровня совершенства в Европе;

— стать Лауреатом Турнира ЦВЕ на Европейском уровне.

Таким образом, АО "ПЛАСКЕ" на европейском уровне продемонстрировало свою активность и стремление к совершенству через устойчивое развитие.



20 апреля 2016 г. в рамках открытия расширенного заседания Антикризисного совета общественных организаций Украины, который проводился в Торгово-промышленной палате Украины, были награждены победители и финалисты 20-го Украинского национального конкурса по качеству. То, что награждение состоялось именно на этом мероприятии, можно считать символическим: ведь награжденные организации являются яркими примерами того, как в нынешних сложных условиях можно не просто выживать, а развиваться, реализовывать инновации, создавать новые ценности и возможности для потребителей. Награды и дипломы победителей Конкурса получили: АО "ПЛАСКЕ" (Одесса, логистические услуги), Торговая сеть "Стандартпарк-Украина" (Киев, поставка систем поверхностного дренажа и водоотвода) и в номинации "Малые предприятия" — ООО "Сатурн Дейта Интернешенл" (Киев, разработка и создание автоматизированных систем управления). Важно отметить, что все эти предприятия были созданы уже в независимой Украине "с нуля" и являются яркими примерами того, как пройти путь от стартапа до лидера своей отрасли и предприятия, демонстрирующего европейский уровень делового совершенства. Тем важнее их опыт для всех украинских организаций, которые только начинают этот путь. Награды этим предприятиям вручили президент УСПП, председатель Центральной конкурсной комиссии Анатолий Кинах и президент Украинской ассоциации качества, сопредседатель Центральной конкурсной комиссии Петр Калита.

КАЛИТА Тарас,
Украинская ассоциация качества,
ГЛАГОЛЕВ Денис, корпоративный секретарь АО "ПЛАСКЕ"

ОРГАНИЗАТОР:
ViVa consult
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР:
EurAsiaTransit
Logistics & Beyond
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ МЕДИАПАРТНЕР:
МЕДИАПАРТНЕРЫ:
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ
ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ:
КАЗАХСТАН 2016
9-10 ИЮНЯ, АЛМАТЫ, КАЗАХСТАН
ОТЕЛЬ "RIXOS ALMATY"
www.viva-consult.com.ua +38 (067)-523-95-22 info@viva-consult.com.ua

ГОЛОВНА ПРОМИСЛОВА ПОДІЯ РЕГІОНУ!

XXIV Міжнародна спеціалізована виставка

МАШИНОБУДУВАННЯ®
2016 МЕТАЛУРГІЯ



- Нові можливості співробітництва
- Нові ринки та нові партнери
- Партнерство з лідерами

У програмі:

- Промисловий форум
- Конференція «Литво. Металургія»
- Конференція «Композити - інноваційні матеріали»



ОРГАНІЗАТОР

Запорізька торгово-промислова палата
тел: (061) 213-50-26
e-mail: expo2@cci.zp.ua



ФИАТА утвердила программу профессиональной подготовки международных экспедиторов в Украине

С 18 по 20 марта 2016 г. в г. Цюрих, Швейцария, прошло очередное заседание штаб-квартиры ФИАТА, которое посетило 239 участников из 51 страны мира.

Накануне заседания штаб-квартиры ФИАТА, 16 марта 2016 г. состоялось заседание Валидационной комиссии Консультативного органа по профессиональной подготовке ФИАТА, на котором Региональный центр профессиональной подготовки АО "ПЛАСКЕ" от имени Ассоциации транспортно-экспедиторских и логистических организаций Украины "Укрвнештранс" защитил Программу профессиональной подготовки международных экспедиторов грузов в соответствии с минимальными стандартами ФИАТА.

Ключевое место в совершенствовании профессионального уровня, как организации в целом, так и персонала, работающего в ней, в частности, занимают международные профессиональные стандарты.

Международная федерация экспедиторских ассоциаций ФИАТА, осознавая необходимость подготовки профессиональных кадров для отрасли в соответствии с современными, глобальными и стандартизированными подходами, разработала минимальные стандарты для разработки программ профессиональной подготовки в сфере международного экспедирования грузов, логистики и управления цепями поставок.

Данные стандарты с учетом изменений в международном законодательстве и применяемых практиках постоянно пересматриваются и актуализируются и являются рекомендуемым минимальным объемом профессиональных знаний в соответствующей сфере. На основании минимальных стандартов ассоциации-члены ФИАТА разрабатывают с учетом своих национальных особенностей собственные программы, которые необходимо защищать и каждые 4 года повторно утверждать на заседаниях Валидационной комиссии Консультативного органа по профподготовке ФИАТА.

В частности, минимальные стандарты в сфере международного экспедирования грузов предоставляют базовые знания и навыки, необходимые для осуществления транспортно-экспедиторской деятельности, и охватывают все сферы деятельности международного экспедитора — всего 15 модулей:

Слушателям, прошедшим профессиональную подготовку по одной из таких программ, разработанных в соответствии с минимальными стандартами ФИАТА, выдаются признанные отраслью международные дипломы ФИАТА, которые являются подтверждением профессиональной компетентности экспедитора во всем мире.

Таким образом, Украина в лице Ассоциации транспортно-экспедиторских и логистических организаций Украины "Укрвнештранс" и Регионального центра профессиональной подготовки АО "ПЛАСКЕ" подтвердила право подготовки международных экспедиторов грузов в соответствии с минимальными стандартами ФИАТА.

СКИДАН Андрей,
руководитель департамента соответствия АО "ПЛАСКЕ"



Концепция реформирования отрасли подготовки и дипломирования моряков и выдачи удостоверений личности моряка

1.1. Текущее состояние отрасли подготовки и дипломирования моряков и выдачи удостоверений личности моряка в Украине

В Украине функционирует большое количество морских учебных заведений, которые готовят моряков и проводят специальные и специализированные подготовки (более 80) государственной и негосударственной форм собственности.

В Украине с 1.04.2016 г. запланировано внедрение в работу обновленного программного обеспечения Реестра документов моряков (далее — Реестр), в котором будет накапливаться следующая информация в отношении моряков:

— полученные моряками дипломы и свидетельства в морских учебных заведениях;

— результаты прохождения оценки компетентности моряков в государственных квалификационных комиссиях (далее — ГКК), которые создаются инспекцией по вопросам подготовки и дипломирования моряков (далее — ИПДМ);

— информация о выданных капитанами морских портов квалификационных документах.

Распорядителем Реестра документов и его администратором является ИПДМ.

Контроль за обучением моряков и согласование программ и планов обучения как командного состава, так и судовой команды (в т.ч. лиц, не подпадающих под действие ПДНВ) осуществляется Министерством образования и науки Украины на основе перечня профессий, утвержденного в Украине. При этом контроль за подготовкой моряков в вопросе выполнения требований Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. с поправками (далее — ПДНВ) осуществляет Укртрансбезопасность путем проведения осмотров таких учебных заведений, выдачи им протоколов о соответствии требованиям ПДНВ и включения одобренных учебных заведений в перечень одобренных учебно-тренажерных заведений, который утверждается приказом Мининфраструктуры. Все морские учебные заведения, которые готовят моряков по результатам сдачи слушателями экзаменов в учебных заведениях, направляют в Реестр документов информацию о выданных дипломах и свидетельствах.

С целью получения квалификационного документа после прохождения обучения и получения диплома и/или свидетельства:

1) моряк обращается в государственную квалификационную комиссию, которая создается Инспекцией по вопросам подготовки и дипломирования моряков;

2) ГКК изучает документы, которые подаются моряком, и принимает решение о возможности прохождения комиссии для оценки компетенции на соответствие требованиям ПДНВ. Такая оценка документов проводится в присутствии моряка сразу при подаче моряком документов. Услуга по оценке компетентности моряка является платной и может длиться до 20 рабочих дней;

3) ГКК направляет в Реестр запрос на проверку легитимности поданных моряком документов. Продолжительность предоставления ответа по такому запросу составляет 3 рабочих дня. После успешного подтверждения легитимности документов моряк допускается к прохождению оценки компетенции;

4) в случае успешного прохождения оценки компетенции моряком последний получает на руки протокол заседания ГКК;

5) моряк подает заявление капитану морского порта на получение квалификационного документа и повторно подает копии документов, которые подавались в ГКК, а также протокол заседания ГКК;

6) дипломно-паспортные подразделения служб капитанов морских портов (далее — ДПП) от имени капитана морского порта в течение 10 рабочих дней обрабатывают представленные документы и оформляют квалификационный документ;

7) моряк получает квалификационный документ в ДПП только при условии предъявления документа, удостоверяющего личность, и расписывается в бумажном журнале выдачи квалификационного документа.

Сроки предоставления услуг по проведению оценки компетенции в ГКК не определены и составляют до 20 рабочих дней.

1.2. Текущее состояние отрасли оформления и выдачи удостоверений личности моряка в Украине

В ДПП установлен крайне устаревший программный продукт для оформления удостоверений личности моряка (далее — УЛМ) разработки начала 2000 годов и не подлежащий обновлению, который не дает никаких возможностей обмена данными между капитанами морских портов, передачи данных другим заинтересованным субъектам, оперативного получения информации об оформленных и выданных УЛМ без непосредственного задействования капитана морского порта и работника ДПП.

С целью получения УЛМ:

1) моряк обращается к капитану морского порта с заявлением и представляет оригиналы и копии документов, перечень которых законодательно не определен, то есть такой перечень документов может быть определен по усмотрению или капитана морского порта, или представителя ДПП;

2) ДПП изучает представленные документы, направляет запрос в СБУ относительно допуска к государственной тайне (продолжительность получения ответа — от 2 до 35 рабочих дней);

3) по результатам получения ответа от СБУ капитан морского порта принимает решение о выдаче УЛМ. В свою очередь законодательно не урегулирована возможность капитана морского порта в отказе в выдаче УЛМ по результатам получения "негативного" ответа от СБУ, а также отсутствует требование к капитану морского порта о необходимости совершения им каких-либо действий по ограничению выдачи УЛМ после направления запроса в СБУ;

4) моряк получает УЛМ в ДПП только при условии предъявления документа, удостоверяющего личность, и расписывается в бумажном журнале учета выданных УЛМ.

Сроки выдачи/продления УЛМ законодательно не определены и составляют от 3 до 48 рабочих дней.

1.3. Сравнение сроков предоставления услуг в Украине и Грузии

Сравнительная таблица сроков предоставления услуг в Украине и Грузии

Услуга	Украина	Грузия
Дипломирование		
Обучение и подготовка	Согласно международным и национальным требованиям	Согласно международным и национальным требованиям
Оценка компетентности	От 1 до 20 рабочих дней (без дифференцирования стоимости в зависимости от сроков)	От 1 до 7 рабочих дней (с дифференциацией стоимости в зависимости от сроков)
Дипломирование	От 1 до 10 рабочих дней (без дифференцирования стоимости в зависимости от сроков)	
Выдача удостоверений личности моряка		
Выдача УЛМ	От 3 до 48 рабочих дней (без дифференцирования стоимости в зависимости от сроков)	от 1 до 10 рабочих дней (с дифференциацией стоимости в зависимости от сроков)

Не определен единый ответственный за процесс подготовки, оценки компетенции и дипломирования моряков.

Кроме того, ПДНВ определяет лишь вопрос подготовки и дипломирования моряков. ПДНВ не отделяет процесс оценки компетенции, подтверждение квалификации или другой способ проверки знаний, навыков и умений моряков при дипломировании как самостоятельный.

1.4. Предложения по реформированию отрасли подготовки и дипломирования моряков в Украине

1.4.1. Имеющиеся проблемы

В отрасли существуют следующие проблемы:



— отсутствие периодического и текущего контроля за работой учебных заведений со стороны Мининфраструктуры, Укртрансбезопасности в вопросе выполнения учебными заведениями требований ПДНВ;

— отсутствие беспристрастного контроля оценки компетентности моряков в ГКК, в частности системы компьютерного тестирования с исключением влияния человеческого фактора на принятие решений системой;

— неопределенность сроков предоставления услуг по оценке компетентности при прохождении ГКК. Отсутствие возможности получения срочных услуг;

— отсутствие возможности обжалования нарушения сроков предоставления услуг по оценке компетентности моряков;

— разграничение субъектов предоставления услуг по оценке компетентности и дипломированию моряков;

— отсутствие возможности получения срочных услуг по дипломированию моряков;

— отсутствие периодического и оперативного контроля за соблюдением сроков оформления и выдачи квалификационных документов моряков, а также отсутствие возможности контроля злоупотреблений при общении моряка с представителем дипломно-паспортного подразделения;

— отсутствие слаженного механизма взаимодействия учебных заведений, государственных квалификационных комиссий и дипломно-паспортных подразделений с Реестром документов моряков;

— отсутствие единого субъекта, ответственного за полный процесс подготовки, оценки компетентности и дипломирования моряков;

— отсутствие отношений со связанными министерствами (Министерство образования и науки Украины, Министерство здравоохранения, Министерство социальной политики) в вопросах подготовки и контроля за моряками.

1.4.2. Шаги по решению проблем

С целью решения существующих проблем в отрасли предлагается осуществить следующие шаги с соответствующей разработкой изменений в нормативные акты:

I. Без задействования человеческих ресурсов:

1. Расширить функциональные возможности Реестра документов моряков путем дополнения программного обеспечения Реестра документов моряков следующими модулями:

— который будет обеспечивать непосредственное взаимодействие учебных заведений с Реестром для обеспечения контроля Реестра за процессом обучения и подготовки, а также недопущения нарушений в обучении слушателей, в т.ч. исключение возможности зачисления слушателей в группы, которые уже учатся, одновременного обучения одного слушателя в нескольких группах и/или учебных заведениях, печать свидетельств из Реестра документов моряков об успешном прохождении обучения только после указания в нем результатов сдачи экзаменов в учебном заведении (за исключением учебных дипломов, выдаваемых в соответствии с требованиями Министерства образования и науки Украины);

— который будет выполнять функции архива документов моряков, которые будут сканироваться и добавляться в Реестр уполномоченными работниками субъектов, имеющих доступ к Реестру, с целью накопления в Реестре истории каждого моряка, упрощения проверки легитимности документов моряков, исключения подделок документов и необходимости подачи документов при дальнейшем получении услуг, связанных с работой с Реестром;

— который обеспечит учет плавательного стажа моряков с целью предотвращения подделки плавательного стажа моряками;

— который обеспечит ведение документооборота и учета при работе по предоставлению услуг в электронном виде;

— который обеспечит реализацию функций электронной очереди с целью оптимизации приема граждан и уменьшения живых очередей.

2. Осуществить мониторинг международных производителей программного обеспечения для тестирования моряков и на договорных условиях с такими производителями внедрить обязательное компьютерное тестирование всех категорий моряков (в т.ч. для выпускников учебных заведений как часть выпускного экзамена). Создать компьютерные классы при каждой государственной квалификационной комиссии с целью прохождения такого тестирования моряками.

3. Разработать и внедрить систему определения потребности для каждого моряка проходить другие формы оценки компетентности, кроме компьютерного тестирования, в зависимости от квалификации, на которую моряк подается (например, чем ниже квалификация, тем меньше требований к морякам в дополнение к компьютерному тестированию).

4. Установить сроки предоставления услуг по оценке компетентности и дипломированию заявителей, обеспечив при этом предоставление услуг в срочном порядке.

II. С задействованием человеческих ресурсов:

1. Наладить текущий контроль за работой учебных заведений путем оперативного использования средств Реестра.

2. Обеспечить проведение периодического контроля учебных заведений в вопросах выполнения требований Конвенции ПДНВ, ведения текущей документации, др.

3. Создать механизм разработки типовых учебных планов и программ по направлениям подго-

товки, которые не подпадают под лицензирование Министерством образования и науки Украины, и распространять такие планы и программы между всеми учебными заведениями с целью их выполнения.

4. Создать механизм контроля за требованиями IMO, которые влияют на содержание планов и программ и инициирование пересмотра типовых планов и программ.

5. Исключить осмотры учебных заведений как неактуальные в связи с функционированием системы надзора и контроля.

6. Провести обучение специалистов по функционированию системы управления качеством и изучению возможностей системы в вопросе осуществления надзора и контроля за работой субъектов отрасли (желательно в Евросоюзе).

7. Начать переговоры с Министерством образования и науки, Министерством социальной политики и Министерством здравоохранения по вопросам налаживания действий в отношении субъектов, имеющих отношение к области подготовки, оценки компетентности и дипломированию моряков, а также предоставляющих услуги по трудоустройству моряков.

III. С организационными изменениями и перераспределением функционала между субъектами отрасли:

1. Рассмотреть возможность совмещения функций оценки компетентности и дипломирования моряков в одном субъекте отрасли (капитан морского порта, ИПДМ, в дальнейшем — морская администрация).

2. Рассмотреть возможность создания морской администрации, в функции которой включить все вопросы отрасли по контрольно-надзорным действиям по подготовке, оценке компетентности и дипломированию моряков, а также ведение Реестра документов моряков. Определение в такой структуре прав и обязанностей работников, а также установление ответственности.

<u>1.4.3. Ожидаемые результаты</u>

В результате осуществления предложенных мероприятий ожидаются следующие результаты:

1. Система независимого компьютерного тестирования без возможности влияния на результат тестирования позволит заставить моряков искать учебные заведения, обучающие по международным и национальным требованиям, и заставит моряков учиться. Это, в свою очередь, приведет к существенному сокращению псевдоучебных заведений, основной задачей которых является подделка документов о повышении уровня знаний моряков.

2. Дополнительно с п. 1 настоящего подпункта расширение функциональных возможностей Реестр документов моряков и налаживание действенного контроля (надзора) за учебными заведениями со стороны уполномоченного субъекта исключит возможность злоупотреблений морскими учебными заведениями, а также заставит их повышать качество услуг по обучению и подготовке, существенно снизит необходимость моряков обращаться к лицам, которые предоставляют посреднические услуги по обеспечению получения положительных результатов при прохождении государственных квалификационных комиссий, как это было, например, в Грузии в 2005—2010 гг.

3. Создание механизма разработки типовых учебных документов снизит влияние коррупционных факторов на каждое учебное заведение при согласовании учебными заведениями индивидуальных учебных планов и программ подготовки моряков.

4. Создание модуля Реестра, в котором будет накапливаться информация о плавательном стаже моряков, позволит существенно сократить рынок подделки плавательного стажа. Поддельный плавательный стаж позволяет псевдоморякам получать повышение без наличия реального практического опыта.

5. Сочетание функционала по оценке компетентности и дипломированию, а также определение/создание единой структуры, ответственной за отрасль подготовки, оценки компетентности и дипломирование моряков, позволит определить единого ответственного за работу отрасли, существенно сократить сроки предоставления услуг, а также исключить дублирование функций в работе действующих субъектов.

6. Налаживание взаимоотношений со смежными министерствами позволит собрать в Реестре всю информацию о моряках, которая должна проверяться в соответствии с требованиями ПДНВ (обучение и подготовка, состояние здоровья, плавательный стаж, информация по полученным документам моряка).

1.5. Предложения по реформированию оформления и выдачи УЛМ в Украине

<u>1.5.1. Имеющиеся проблемы</u>

— отсутствие периодического и текущего контроля за работой капитана морского порта (дипломно-паспортных подразделений) в вопросе выдачи УЛМ;

— неопределенность сроков предоставления услуг. Отсутствие возможности получения срочных услуг;

— отсутствие возможности обжалования сроков предоставления услуг;

— неопределенность требований к кандидатам на получение/продление УЛМ;

— необоснованность запроса в СБУ и нарушение конституционных прав человека на свободу



выбора профессии при отказе в выдаче/продлении УЛМ капитаном морского порта при наличии ограничений у заявителя;

— отсутствие периодического и оперативного контроля за соблюдением сроков оформления и выдачи УЛМ, а также отсутствие возможности контроля злоупотреблений при общении моряка с представителем дипломно-паспортного подразделения.

1.5.2. Шаги по решению проблем

С целью решения существующих проблем в отрасли предлагается осуществить следующие шаги с соответствующей разработкой изменений в нормативные акты:

I. Без задействования человеческих ресурсов, путем настройки программного продукта:

1. Создать программный продукт на замену тому, который используется в ДПП, с возможностью предоставления информации, создания отчетов, поиска данных, обмена данными между капитанами морских портов и т.п.

2. Наладить возможность заказа услуг путем использования ресурсов Интернета.

3. Наладить электронные интеллектуальные очереди с целью возможности записи на фиксированное время для получения результата услуги.

4. Разработать к новому программному продукту модуль для обеспечения мониторинга текущей работы сотрудников ДПП при обслуживании заявителей непосредственно при общении моряка и представителя ДПП.

1—4 пункты уже реализуются специалистами АМПУ вместе с волонтерским проектом IGOV (ожидаемый срок внедрения — август т.г.), а в дальнейшем ПО может быть заменено Ведомственной информационной системой в случае принятия соответствующих изменений в законодательство.

5. Определить четкие перечни документов и требований к заявителям на оформление и продление УЛМ.

6. Установить сроки предоставления услуг, обеспечив при этом предоставление услуг в срочном порядке.

7. Перевести документооборот и учет при работе по предоставлению услуг по выдаче и продлению УЛМ в электронный вид.

II. С задействованием человеческих ресурсов:

1. Обеспечить проведение периодического контроля капитанов морских портов в вопросе выполнения требований Конвенции ПДНВ, ведения текущей документации, пр.

2. Провести обучение специалистов по функционированию системы управления качеством и изучению возможностей системы в вопросе повышения качества услуг и обеспечения работоспособности такой системы (желательно в Евросоюзе).

III. С организационными изменениями и перераспределением функционала между субъектами отрасли:

1. После создания морской администрации передать ей функции по оформлению и выдаче УЛМ. Определить в такой структуре права и обязанности работников, а также установление ответственности.

1.5.3. Ожидаемые результаты

1. Единая система учета, оформления и выдачи позволит избежать одновременной выдачи нескольких экземпляров УЛМ одному моряку, обмениваться данными между капитанами морских портов относительно утраченных, уничтоженных УЛМ, предоставлять оперативную информацию по оформленным УЛМ, осуществлять контроль остатка бланков и т.п.

2. Электронная очередь совместно с работой единой системы позволит упорядочить и минимизировать очереди в ДПП при получении услуг.

3. Определение требований к заявителям, сроков предоставления услуг и исключение СБУ из процесса оформления УЛМ позволит существенно минимизировать коррупционную составляющую при изготовлении документов, установить четкие правила и требования к заявителям, а также сократить сроки предоставления услуг.

ОБОБЩЕННЫЙ ВЫВОД

Функции в сфере подготовки и дипломирования моряков, а также выдачи УЛМ, предусмотренные международным законодательством, которые распределены в Украине между учебными заведениями, ИПДМ, ГП "АМПУ", Укртрансбезопасностью и Мининфраструктуры, в других странах выполняются непосредственно Морской администрацией за счет средств, полученных от предоставленных услуг (получаются непосредственно на счет администрации), которая осуществляет контроль за обучением и дипломированием моряков, оценку компетенции, а также признание медицинских учреждений, которые освидетельствуют моряков, и крюинговыми компаниями.

Такие действия по реформированию отрасли подготовки и дипломирования моряков, а также выдачи УЛМ оценены как положительные при проведении аудитов и проверок Европейским морским агентством по безопасности и дающие возможность избежать коррупции в указанной отрасли.

ВОРОНОЙ Вячеслав,
заместитель председателя
ГП "АМПУ" по логистике,
КУЦИН Алексей,
начальник отдела портового надзора ГП "АМПУ",
ПИСЬМАК Светлана,
заместитель начальника отдела юридической службы ГП "АМПУ"



Новации ОСЖД в сфере подготовки кадров для отрасли грузовых ж/д перевозок

Современные тенденции развития мировой экономики вынуждают железнодорожный транспорт искать оптимальные формы реформирования и взаимодействия с клиентами. В то же время железнодорожный транспорт играет ведущую роль в общей транспортной системе и демонстрирует способность к трансформации с тем, чтобы предложить клиентам полный комплекс транспортных услуг. В условиях глобализации экономики, расширения международного сотрудничества и усиления жесткой межвидовой конкуренции в транспортной отрасли как никогда актуальными становятся вопросы подготовки высокопрофессионального персонала в сфере железнодорожного транспорта. Данные вопросы определены одним из приоритетов деятельности Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД). Именно поэтому в ходе XLIII сессии Совещания Министров ОСЖД, проходившем 2—5.06.2015 г. в столице Монголии г. Улан-Батор, было принято решение создать Временную рабочую группу (ВРГ) по подготовке рекомендаций по общим подходам в сфере профессиональной подготовки кадров/персонала в области грузовых железнодорожных перевозок.



В ходе первого совещания членов ВРГ, проходившем 3—4.11.2015 г. под председательством секретаря Комитета ОСЖД А. Кишша, по представлению "Укрзализныци" на должность председателя ВРГ была предложена кандидатура генерального директора АО "ПЛАСКЕ" (присоединенное предприятие ОСЖД) Артема Хачатуряна.

Редакция журнала "Транспорт" обратилась к избранному главе ВРГ Артему Хачатуряну с просьбой рассказать о деятельности ВРГ и новациях, предлагаемых в сфере профессионального образования персонала, задействованного в сфере железнодорожного транспорта.

— Временная рабочая группа создана в структуре ОСЖД менее года назад. Не могли бы Вы кратко рассказать о том, чем была продиктована необходимость ее создания, о целях и задачах, стоящих перед ВРГ?

— Решение о создании ВРГ по подготовке рекомендаций по общим подходам в сфере профессиональной подготовки кадров/персонала в области грузовых железнодорожных перевозок было принято в первых числах июня прошлого года на XLIII сессии Совещания Министров ОСЖД.

Необходимость создания такой структуры в составе ОСЖД назрела давно и в настоящее время очень актуальна. Так, сфера деятельности ОСЖД является геоэкономической: членами ОСЖД на сегодняшний день являются 28 стран из Европы и Азии. Помимо этого, в состав организации входят 7 железных дорог со статусом наблюдателей и 40 присоединенных предприятий из стран-членов ОСЖД. Каждая страна-член ОСЖД имеет свое национальное законодательство в отрасли транспортного права, порой кардинально отличающееся от законодательства партнеров по организации. Задачей же ОСЖД является создание единого правового поля в международных железнодорожных перевозках между Европой и Азией, что подразумевает глубокие знания в области условий перевозок, тарифов, таможенных процедур, финансовых расчетов и многих других аспектах. Соответственно особо актуальной является задача подготовки высококвалифицированных кадров в данной сфере, что, в свою очередь, требует унификации подходов и методологии в профессиональном обучении персонала, задействованного в данной сфере. Именно над выработкой таких механизмов и будет работать ВРГ.



Для наиболее эффективной работы в достижении поставленной цели перед ВРГ поставлена задача изучения и анализа имеющегося опыта и применяемых практик в сфере профподготовки специалистов по ж/д перевозкам в различных государствах и международных специализированных транспортных организациях, в т.ч. и не являющихся членами ОСЖД. На основании указанной работы будут выработаны общие подходы и методики в сфере подготовки кадров и внесены предложения в руководящие органы ОСЖД по принятию согласованных принципов создания и реализации соответствующих учебных программ.

— Что уже удалось сделать для достижения указанных целей?

— На сегодняшний день проведено уже три совещания ВРГ: в ноябре 2015 г., в январе 2016 г. и последнее — в последних числах марта т.г.

Уже первое совещание, проходившее в Комитете ОСЖД в Варшаве, выявило заинтересованность в работе ВРГ со стороны членов ОСЖД. Так, участвовать в работе ВРГ изъявили желание многие хозяйствующие субъекты из 7 стран-членов ОСЖД: Венгрии (ЗАО "Венгерские Государственные железные дороги"), Грузии (АО "Грузинская железная дорога"), Казахстана (АО "НК "Казахстан темир жолы" и Министерство по инвестициям и развитию РК), Молдовы (ГП "Железная дорога Молдовы"), Узбекистана (АО "Узбекистон темир йуллари"), России (ОАО "РЖД", ЗАО "Евросиб СПБ-ТС", ПАО "ТрансКонтейнер" и "Ассоциация высших учебных заведений транспорта") и Украины ("Укрзализныця", ООО "НТТП "РАЙДО" и АО "ПЛАСКЕ"). Более того, отметив повышенный интерес к работе группы, члены ВРГ приняли решение оставить состав ее участников открытым для присоединения других заинтересованных сторон.

Основным объектом рассмотрения на первом заседании стал доклад, подготовленный специалистами Центра профессиональной подготовки АО "ПЛАСКЕ", на тему "Применяемая практика реализации профессиональной подготовки в различных международных организациях". В материалах доклада скомпилированы самые передовые практики в данной сфере, применяемые такими международными организациями транспортно-логистической сферы, как ICAO, FIATA, IRU, IATA, EU, UIC, IMO. Участники совещания отметили необходимость применения существующего опыта с учетом специфики ОСЖД и необходимость утверждения унифицированного словаря терминов (глоссария) в сфере профессиональной подготовки. Принято решение разработать предложения по реализации вышеуказанных подходов и представить рекомендации на утверждение сессии Совещания Министров ОСЖД.

Итогом первого заседания стало согласование проекта опросного листа, разработанного Ассоциацией транспортных ВУЗов, и направление его в Комитет ОСЖД для ознакомления с проектом всех стран-членов ОСЖД.

— И каковы итоги: поступили конструктивные предложения по данному вопросу?

— Да, конечно. Так, уже ко второму заседанию ВРГ Ассоциацией транспортных ВУЗов были подведены итоги первичного опроса членов ОСЖД по анализу национальной системы подготовки персонала в странах-членах ОСЖД. Анализ результатов опроса показал, что в странах-членах имеются разночтения в понимании одних и тех же терминов, связанных с обучением персонала. В связи с этим ВРГ признала необходимость разработать проект универсального словаря терминов (глоссария) ОСЖД в сфере профессиональной подготовки персонала. Были определены ответственные исполнители по подготовке проекта такого глоссария — АО "ПЛАСКЕ" и Ассоциация высших учебных заведений транспорта.

Также по результатам рассмотрения предоставленного материала члены ВРГ сочли необходимым провести дополнительные исследования с акцентом на вопросы подготовки персонала по использованию документов ОСЖД.

И уже на третьем заседании членам ВРГ были представлены различные варианты подготовки проекта Глоссария ОСЖД в сфере профобучения в области железнодорожных перевозок. Все представленные варианты опирались на передовую практику подготовки аналогичных глоссариев в международных организациях, а также учитывали возможную перспективу создания общего Глоссария ОСЖД, который бы исключал дополнительное толкование терминов, используемых в документах ОСЖД. Для этих терминов предлагается их систематизация в проекте Глоссария.

Теперь ведущие исполнители должны подготовить предложения по общей структуре проекта Глоссария ОСЖД и направить их в Комитет ОСЖД до 1.08.2016 г.

Кстати, в процессе работы мы пришли к единому мнению о необходимости изменить название нашей рабочей группы с ВРГ "по общим подходам в сфере профессиональной подготовки кадров/персонала в области грузовых железнодорожных перевозок" на ВРГ ОСЖД "по выработке рекомендаций в сфере профессионального обучения/подготовки в области железнодорожных перевозок". Новое название отражает всю полноту сферы деятельности рабочей группы.

— А предполагаете ли Вы, помимо заседаний ВРГ, использовать какие-либо другие формы взаимодействия с участниками ОСЖД?

— Да. Вопрос поиска новых форм взаимодействия между участниками ОСЖД в вопросах компетенции ВРГ и популяризации деятельности группы постоянно находится в фокусе внимания ее актива. К третьему заседанию ВРГ Ассоциация транспортных ВУЗов совместно с АО "ПЛАСКЕ" подготовили презентацию по теме "Опыт международных транспортных организаций по обучению персонала". В прзентации проанализирован существующий опыт реализации

такой подготовки в международных транспортно-экспедиторских организациях ICAO, FIATA, IRU, IATA, UIC, IMO.

В результате участники ВРГ сочли необходимым провести круглый стол ОСЖД, посвященный лучшим практикам профессионального обучения в области железнодорожных перевозок, куда пригласить в качестве спикеров представителей соответствующих специализированных международных организаций.

Предложения по формату, программе, регламенту проведения и тематическим блокам круглого стола должны быть предоставлены в Комитет ОСЖД до 1 августа т.г. Провести круглый стол мы планируем уже в 2017 г.

— В информации о деятельности группы Вы неоднократно упоминаете АО "ПЛАСКЕ", в котором Вы занимаете должность генерального директора, как активного участника ВРГ, более того ответственного исполнителя по проектам группы. Чем объясняется такое доверие со стороны членов рабочей группы к Вашей организации?

— АО "ПЛАСКЕ" на протяжении многих лет занимается профессиональной подготовкой кадров в области транспорта и логистики. Еще в 1999 г. в структуре АО "ПЛАСКЕ" было создано информационно-консультационное агентство. Одним из основных направлений деятельности данного агентства является профессиональная подготовка специалистов в сфере обеспечения транспортных перевозок, экспедирования грузов, таможенной очистки грузов, а также туризма. Агентство предлагает 11 образовательных курсов для персонала компаний указанной сферы. В числе предлагаемых курсов: профподготовка международных экспедиторов грузов с выдачей дипломов FIATA, управление цепями поставок с выдачей высшего диплома FIATA, подготовка и повышение квалификации таможенных брокеров и декларантов и многие другие. Помимо этого, наша организация является издателем двух отраслевых журналов — "Транспорт" и "Столичный экспресс", — на страницах которых систематически в оперативном режиме освещаются новации и достижения в отрасли. Т.о., "ПЛАСКЕ" постоянно находится в гуще проблем отраслевой проблематики и является одним из авторов многочисленных инициатив по совершенствованию функционирования отрасли. Этим и объясняется выбор членов ВРГ и их доверие к организации "ПЛАСКЕ".

— Каковы дальнейшие планы работы возглавляемой Вами группы и какова конечная цель ВРГ?

— Как я уже говорил, перед ВРГ поставлена задача выработать общие подходы и методики в сфере обучения персонала, задействованного в железнодорожных перевозках стран-участниц ОСЖД. И вся дальнейшая работа ВРГ направлена на достижение этой цели.

Что касается конечной цели, то следует отметить, что вся деятельность ОСЖД направлена на выполнение основной задачи — развитие и совершенствование международных железнодорожных перевозок в сообщении между Европой и Азией, повышение их эффективности и уровня сервисных услуг. В свою очередь, эта работа подразумевает совершенствование, гармонизацию и унификацию правовой и нормативно-технической базы, развитие железнодорожных транспортных коридоров, совершенствование тарифов на железнодорожные перевозки, облегчение процедур при пересечении границ, включая более широкое внедрение унифицированной накладной ЦИМ/СМГС для сокращения временных и материальных затрат при транспортировке грузов, развитие контейнерных, контрейлерных и комбинированных перевозок и многое другое. Все это требует наличия высококвалифицированных кадров, постоянного информирования о внедряемых новациях в сфере железнодорожного транспорта, международного права и сопутствующих отраслях.

Именно поэтому по результатам анализа опросного листа в части подготовки персонала в соответствующих международных межправительственных и неправительственных организациях мы пришли к выводу о необходимости рассмотреть вопрос о создании постоянно действующего Рабочего органа ОСЖД (Платформы) по вопросам профессионального обучения персонала в области международных пассажирских и грузовых перевозок. Думаю, что создание такого постоянно действующего органа, так сказать "правопреемника" нашей ВРГ, и является нашей конечной целью.





БЕЛОРУССКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ









ТРАНСПОРТ & ЛОГИСТИКА

10я МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА и КОНГРЕСС



ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ИНЖИНИРИНГ

5я МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА



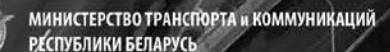
ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

2я МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА



4 - 6.10.2016

Футбольный манеж, пр. Победителей, 20/2
Минск, Республика Беларусь





ЗАО «ТЕХНИКА и КОММУНИКАЦИИ»

Тел.: (375-17) 306 06 06, факс: (375-17) 203 33 86
E-mail: transport@tc.by http://tc.by

12 Міжнародний автосалон вантажних і комерційних автомобілів

TIR'2016

Автомобілі для бізнесу

26-28 жовтня

МВЦ (ст. метро «Лівобережна»)
Броварський пр-т, 15, Київ, Україна

www.tir-motorshow.com.ua

пасажирський транспорт • комерційний та спеціальний автотранспорт
автотехніка • запасні частини • автокомпоненти • витратні матеріали

Організатори:





Тел: +38 (044) 496-86-45
e-mail: tir@pe.com.ua

ДОСТАВИМО, ЯК ПОТРІБНО ВАМ!



ЛОГИСТИЧЕСКАЯ КОМПАНИЯ «DELPOST»: «МЫ МОЖЕМ МНОГОЕ»

ЭКСПОРТ, ИМПОРТ, АДРЕСНАЯ ДОСТАВКА ГРУЗОВ В ГОРОДАХ УКРАИНЫ И СТРАН ЕВРОПЫ, ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ ДОСТАВЛЯЕМОЙ ПРОДУКЦИИ.



Gokhan CAKMAK, Глобальный директор по логистике Oriflame Cosmetics

– О преимуществах одного из лидеров в области логистики, компании «DELPOST», в интервью с руководителем отдела транспортной логистики Ириной Тымчук.

— «DELPOST» уже более 10 лет является партнером ведущих бизнес-компаний, работающих и на международном рынке. Какие преимущества получают компании в сотрудничестве с Вами?

Ирина ТЫМЧУК (И.Т.): Кроме доставки грузов из Европы и Азии в Украину, а также из Украины в любую точку Европы и Азии, мы предоставляем и услуги складской логистики. Это позволяет клиенту привозить сразу оптовую партию грузов и сохранять товары до момента получения заказа, сокращая сроки доставки к конечному потребителю. «DELPOST» предоставляет и таможенно-брокерские услуги, имеет соответственные разрешения на упрощенное пересечение границ. Наши представители, владеющие информацией о европейских правилах и специфике деятельности, автомобилями с европейской регистрацией осуществляют доставку грузов внутри Европы.

— Какие возможности открывает наличие сортировочных баз в Италии и Германии?

И.Т.: В Падове и в Берлине мы консолидируем грузы и отправляем в соответствии к маршрутам в странах Европы, а также осуществляем доставку в Россию, Украину и Беларусь. Наличие сортировочных баз дает возможность осуществлять и адресную доставку в странах Европы, что позволяет нам предоставлять комплексно и качественно весь спектр транспортно-логистических услуг.

— Что является залогом гарантии безопасности в процессе доставки грузов?

И.Т.: Поскольку мы доставляем разные виды продукции, в том числе и дорогостоящие грузы, к безопасности относимся очень ответственно. Мы являемся членом «Ассоциации международных автоперевозчиков Украины» («АСМАП»), - это дает возможность иметь CMR, TIR страхование, оформить декларации EX-1, T-1. Наличие этих документов свидетельствует о гарантированной оплате таможенного сбора, о том, что компании можно доверять, что машина доставит груз в пункт назначения с гарантией целостности и сбережения продукции. По требованиям клиентов, мы предоставляем услуги охранного сопровождения грузов. Кроме того, благодаря системе GPS-навигации, можем отслеживать движение, время и место прибытия автомобиля.

— Гибкость одна из основних особенностей компании «DELPOST». В чем секрет этого подхода к сорудничеству?

И.Т.: Мы учитываем все потребности и требования партнеров, осуществляем доставку в удобное им время, внедряем дополнительные сервисы к комплексу предоставляемых услуг, например, установку бытовой техники помимо доставки. Осуществляем импорт продукции, сортируем на наших складах и доставляем в представительства компаний в разные города Украины, предоставляем услуги по доставке в почтоматы. Уважение к партнерам и их деятельности для нашей компании всегда на первом месте. Для успешного развития и прогресса бизнеса партнеров - мы можем многое.

ООО «ДЕЛ ПОСТ»
e-mail: comers@vn-g.com

тел.: +38 067 373 5555
+38 038 265 5555
ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ: 0 800 501 862



VII СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА
ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЗЕРНОВОГО РЫНКА

АГРО-ЛОГИСТИКА

В РАМКАХ XV МЕЖДУНАРОДНОЙ ВЫСТАВКИ-КОНФЕРЕНЦИИ

ОДЕССА **Интер-ТРАНСПОРТ**

1-3 июня 2016

ТЕМАТИЧЕСКИЕ РАЗДЕЛЫ ВЫСТАВКИ

- Строительство элеваторных мощностей
- Элеваторное оборудование
- Перевалочные комплексы. Элеваторы
- Комплексные логистические услуги
- Технологии, оборудование и автоматизированные системы транспортировки
- Подвижной состав
- Автотранспортные средства
- Международные торговые дома
- Судоходные компании
- Современные транспортные решения
- Освидетельствование грузов
- Таможенно-лицензионные услуги
- Финансовые услуги
- Консалтинг

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



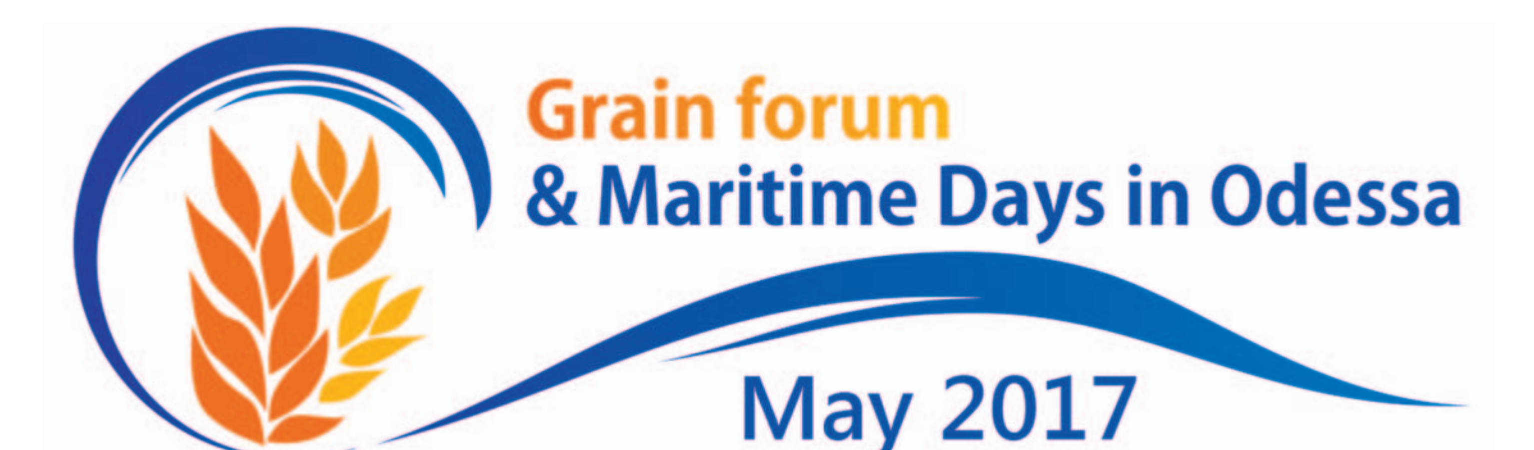


ОРГАНИЗАТОР

ЦЕНТР ВЫСТАВОЧНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ
Тел./факс: 38 (048) 715 02 62, 38 (048) 786 05 91
e-mail: nm@expo-odessa.com

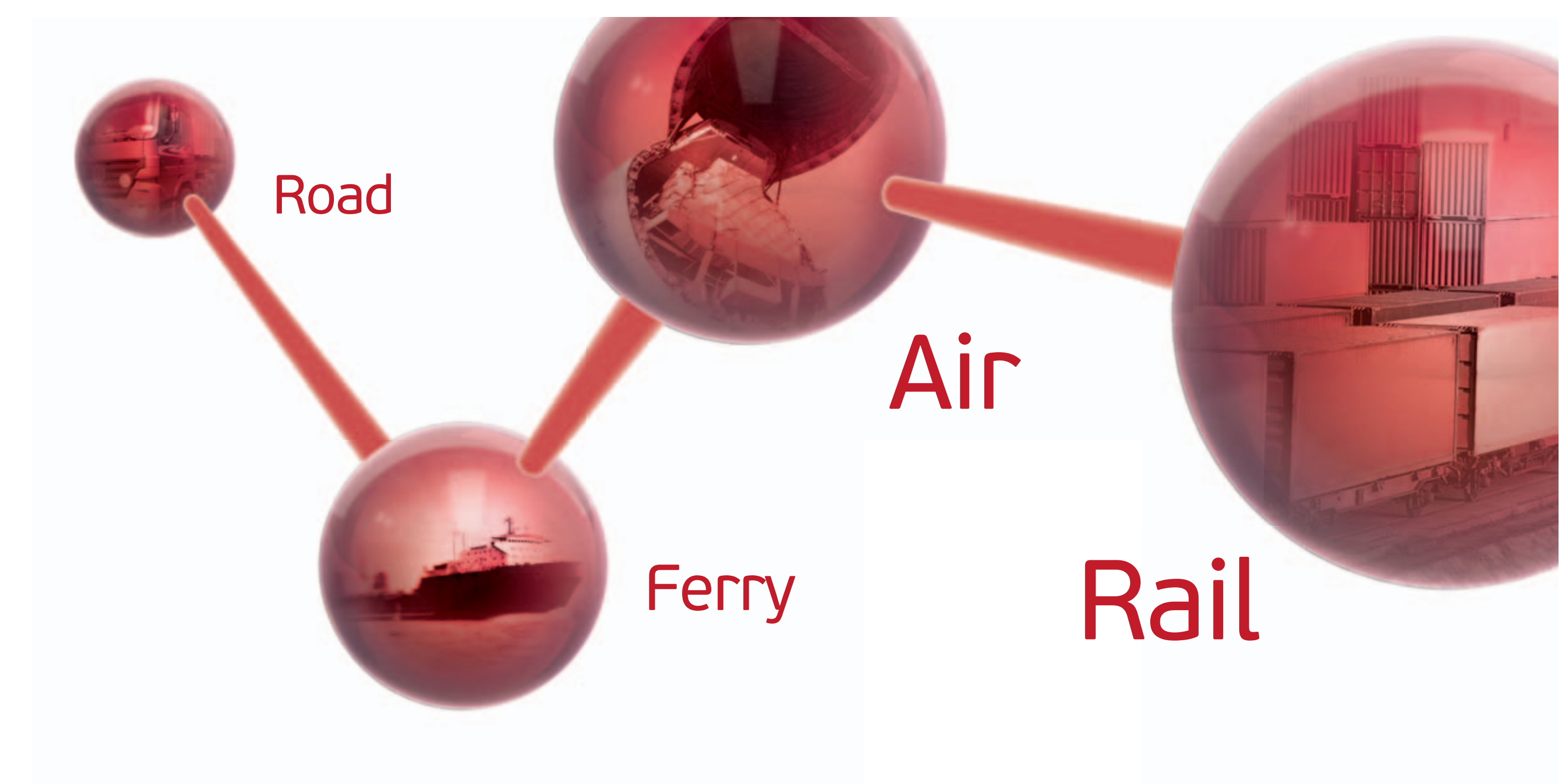


WWW.EXPO-ODESSA.COM



www.apk-inform.com www.maritimedays.odessa.ua






Rail Transport
Организация
железнодорожных перевозок


Container Transport
Организация
контейнерных перевозок


Ferry Service
Организация
паромных перевозок


Air Freight
Организация
авиационных перевозок


Transshipment in Ports
Организация перевалки
грузов в портах


Routing
Составление
оптимального маршрута


Repacking of Cargo
Организация
перетарки груза


24-hour Support
Круглосуточная
сервисная поддержка


Security and insurance
Обеспечение услугами
по охране и страхованию грузов


Customs clearance
Таможенное
оформление грузов

Service center
P.O.Box 299, 65001
Odessa, Ukraine

+38 (048) 7 385 385
+38 (048) 7 385 375
cargo@plaske.ua



Сервисный центр
А/я 299, 65001
г. Одесса, Украина

+38 (048) 7 385 385
+38 (048) 7 385 375
cargo@plaske.ua

www.plaske.com

Represents in Ukraine
Представитель в Украине

Cargo Agent – Freight Forwarder
Грузовой агент-экспедитор



JSC Lithuanian Railways



Navigation Maritime Bulgare JSC











MICU License: AE Series No 293747 as of 26.06.2014. Лицензия МДСУ: Серия АЕ №293747 от 26.06.2014

C-A4-190515-01

МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ В ОДЕССЕ

31.05 – 03.06.2016

31.05 VI Международный семинар по вопросам упрощения процедур торговли и «единого окна»

31.05 XIV День международного экспедитора

1-3.06 XV Международная выставка по транспорту и логистике «Интер-ТРАНСПОРТ»

2-3.06 Конгресс экспедиторов и логистических операторов Юго-Восточной Европы

Контакты для регистрации:

Тел.: +380 48 7 385 385; факс: +380 48 7 385 375; E-mail: transportweek@plaske.ua

Официальные партнеры















